

# **IMPACTO LEGAL Y SOCIAL**

## **DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ COMO AGRAVANTE EN DELITOS DE TRÁNSITO EN ECUADOR: UN ANÁLISIS INTEGRAL**

**VANESSA LISBETH PINOS PAREDES  
(COMPILADORA)**



Diseño de carátula y edición: D.I. Yunisley Bruno Díaz  
Dirección editorial: PhD. Jorge Luis León González

Sobre la presente edición:  
© Editorial EXCED, 2023

ISBN: 978-9942-7189-2-1

Podrá reproducirse, de forma parcial o total el contenido de esta obra, siempre que se haga de forma literal y se mencione la fuente.



Editorial EXCED  
Dr. Kennedy Nueva. 2do Callejón 11  
A. Manzana 42, Número 26.  
Guayaquil, Ecuador.  
E-mail: [editorial@excedinter.com](mailto:editorial@excedinter.com)

# **IMPACTO LEGAL Y SOCIAL**

## **DEL ESTADO DE EMBRIAGUEZ COMO AGRAVANTE EN DELITOS DE TRÁNSITO EN ECUADOR: UN ANÁLISIS INTEGRAL**

**VANESSA LISBETH PINOS PAREDES  
(COMPILADORA)**



<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>11</b>
---------------------------	-----------

## **CAPÍTULO I.**

Fundamentos teóricos y legales .....	12
--------------------------------------	----

1.1. La legislación referente a los delitos de tránsito en Ecuador .....	12
1.1.1. La Constitución de la República .....	13
1.1.2. Derecho de tránsito .....	15
1.1.3. Estado de embriaguez .....	17
1.1.5. Infracciones de tránsito .....	21
1.1.6. Principio de proporcionalidad .....	23
1.1.7. La pena .....	25
1.1.8. Accidente de tránsito .....	27
1.1.9. Vehículo .....	33
1.1.10. Víctimas .....	37
1.1.11. La impunidad en tránsito .....	40
1.2. Marco doctrinario .....	41
1.2.1. Pena .....	42
1.2.2. Delito .....	44
1.2.3. El dolo .....	52
1.2.4. Las agravantes en el delito de tránsito .....	54
1.2.5. El estado de embriaguez .....	55
1.2.6. Sobre la impunidad en tránsito .....	59
1.3. Marco jurídico .....	61
1.3.1. Pena .....	62

1.3.2. Delitos de tránsito .....	64
1.3.3. Dolo y culpa .....	67
1.3.4. El delito de tránsito .....	69
1.3.5. Agravantes .....	75
1.3.6. Estado de embriaguez .....	77
1.4. Legislación comparada .....	84
1.4.1. Legislación de los delitos de tránsito en México .....	85
1.4.2. Legislación sobre agravantes de Cuba .....	85
1.4.3. Legislación sobre el estado de embriaguez de Panamá .....	86

## **CAPÍTULO II.**

Hacia una propuesta de reforma jurídica .....	87
---	----



2.1. Fundamentación jurídica de la propuesta .....	87
2.2. Propuesta de reforma jurídica .....	92
2.3. Propuesta de acciones sociales y educativas .....	96

<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>99</b>
---------------------------	-----------

<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>101</b>
---	------------

<b>ANEXOS .....</b>	<b>105</b>
---------------------	------------

# INTRODUCCIÓN

El estado de embriaguez al volante es un fenómeno que, desafortunadamente, ha dejado una huella indeleble en las estadísticas de accidentes de tránsito en Ecuador y en el mundo entero. Más allá de ser un suceso aislado, representa una preocupación constante para la sociedad y las autoridades, desencadenando efectos devastadores tanto en la integridad física y emocional de las personas como en el entramado legal y social del país.

En el contexto específico de Ecuador, los índices de accidentes viales derivados del consumo de alcohol o sustancias psicoactivas han alcanzado cifras alarmantes. Esta realidad ha puesto de manifiesto la necesidad de un análisis profundo y riguroso que abarque no solo la esfera legal que rige este tipo de situaciones, sino también el impacto social que estas conductas generan en la comunidad.

El presente trabajo se erige como una propuesta para abordar integralmente el problema del estado de embriaguez como agravante en delitos de tránsito en Ecuador. A través de un enfoque que combina el análisis teórico, la observación práctica y la búsqueda de soluciones concretas, se busca proporcionar una visión holística de este fenómeno, aportando luces sobre su complejidad y proponiendo vías viables para su mitigación.

En estas páginas, se desentrañará el marco legal que regula esta problemática, se examinará la dimensión práctica a través de datos, estudios de casos y testimonios, y se plantearán propuestas concretas para abordar desde diversas perspectivas -legal, social y educativa- un desafío que requiere la cooperación y acción coordinada de múltiples actores.

Este análisis integral tiene como propósito no solo comprender la magnitud del problema, sino también trazar un camino hacia soluciones efectivas que protejan la vida y la integridad de los ciudadanos, fortalezcan el entramado legal y contribuyan a la construcción de una sociedad más segura y consciente en las vías.

El propósito central de este libro radica en analizar y evidenciar una laguna legal significativa: la ausencia de consideración expresa sobre la embriaguez como circunstancia agravante en los delitos de tránsito según lo establecido en el Código Orgánico Integral Penal. Dentro del ámbito del tránsito, un accidente se define como un evento inesperado que involucra uno o varios vehículos en vías públicas o carreteras, ocasionando daños materiales, lesiones e incluso la pérdida de vidas humanas.

En este contexto, el libro busca explorar y poner de relieve esta omisión legal relevante. La falta de disposiciones claras que contemplen la embriaguez como un factor agravante en los delitos de tránsito plantea interrogantes cruciales sobre la adecuación de las sanciones frente a conductas irresponsables al volante. Es imperativo comprender cómo esta carencia impacta la justicia y la seguridad vial en el país, considerando la gravedad de los accidentes causados por conductores en estado de embriaguez.

El análisis detallado de esta situación permitirá no solo identificar el problema en la determinación legal de las agravantes, sino también proponer soluciones viables que promuevan un marco normativo más completo y efectivo. Esta obra se erige como un esfuerzo por iluminar un aspecto crucial en la legislación de tránsito, abogando por una revisión que refleje adecuadamente la gravedad y el impacto social de la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias similares. Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito, entre sus elementos principales tenemos:

a) Es un suceso eventual



- b) Debe ser sin intención, pero con culpa;
- c) Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
- d) Se produce en la vía;
- e) Participan seres humanos; y,
- f) existen personas afectadas en sus bienes o su salud.

El nuevo Código Orgánico Integral Penal (COIP), en un solo cuerpo legal se ha agrupado todo lo relacionado a las penas, procedimientos y ejecución de penas incluso lo referente a la materia de tránsito.

Es importante indicar que con el Código Orgánico Integral Penal se establecen disposiciones reformatorias que afectan a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), así tenemos la Novena disposición transitoria, que sustituye los Art. 97, 147, 165.1, las disposición general vigésima primera y vigésima séptima y disposición transitoria vigésima segunda de la indicada Ley de tránsito, que tienen relación con las licencias de conducir, con el juzgamiento de delitos de tránsito establecidos en el COIP, los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI, artículos donde se encontraban determinados las penas, el procedimiento e incluso las circunstancias agravantes y atenuantes y reducción de la pena referente a las infracciones de tránsito.

Por ello sé escogió este tema porque es un problema que aqueja y se presenta muy a menudo en la actualidad dentro del tema de juicios de delitos de tránsito donde no se ha determinado el agravante del estado de embriaguez; así como presentar una solución para que cuando exista la agravante de la embriaguez o del aliento al licor, esto acorde a lo que establece la norma constitucional en su Art. 77 numeral 6 donde determina que: “la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales...” , siendo viable y posible, a través

de una reforma al COIP, establecer esta agravante y sancionar esta conducta, y respetar el derecho a la proporcionalidad de la sanción ya que los accidentes de tránsito son delitos culposos es decir no llevan la intención de causar daño, pero no se puede propender a la impunidad cuando se sufra un accidente de tránsito en estado de embriaguez o aliento a licor.

De esta manera se estaría acabando con la irresponsabilidad de los conductores que manejan un vehículo en un estado que disminuye completamente sus capacidades de reacción ante las señales y circunstancias de Tránsito y que son un problema para la sociedad.

La Trascendencia social, política, económica y jurídica, han incentivado investigar este tema, con el fin de presentar una propuesta que constituya una forma para el mejoramiento de la administración de justicia en materia de tránsito donde se cumpla con la aplicación de la proporcionalidad de la pena, en lo que se refiera a la agravante del estado de embriaguez que tenga un participante de un lamentable accidente de tránsito.

Considerando que el Código Orgánico Integral Penal (COIP) establece circunstancias agravantes para incrementar las sanciones en casos de infracciones de tránsito, se evidencia un vacío legal significativo en relación con una situación de suma relevancia: el estado de embriaguez al cometer dichas infracciones (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)

El artículo 374 del COIP enumera diversas circunstancias que pueden agravar una infracción de tránsito, como la vigencia de la licencia de conducir, la huida del lugar de los hechos, la conducción sin autorización legal o la implicación en un accidente con un vehículo sustraído. Sin embargo, y sorprendentemente, no

contempla como circunstancia agravante el estado de embriaguez al cometer la infracción.

Esta omisión legal es significativa, ya que el estado de embriaguez al volante no solo representa un grave peligro para la seguridad vial, sino que también incide directamente en la gravedad y repercusión de los accidentes de tránsito. La falta de consideración de la embriaguez como agravante dentro de las infracciones de tránsito crea un vacío legal que impacta la imposición de penas acordes con la gravedad del acto cometido.

Por consiguiente, esta ausencia de una disposición específica para considerar la embriaguez como circunstancia agravante en las infracciones de tránsito dentro del COIP resalta la necesidad urgente de abordar este vacío legal. La falta de tal consideración impide aplicar sanciones proporcionales a la gravedad de la conducta y no refleja la preocupación social y la magnitud del riesgo que representa conducir en estado de embriaguez.

Abordar esta laguna legal no solo es crucial para fortalecer el marco normativo en materia de seguridad vial, sino que también es fundamental para promover una conducta responsable al volante y para la protección efectiva de la vida y la integridad de todos los usuarios de las vías.

# CAPÍTULO I.

Fundamentos teóricos y legales



Rommel Geffrey Ceron Rubio

Natalia Alejandra Salinas  
Morocho

Diego Patricio Dueñas Reyes

## **1.1. La legislación referente a los delitos de tránsito en Ecuador**

El entramado legal que rige los delitos de tránsito constituye un pilar fundamental para mantener la seguridad vial y garantizar la protección de todos los actores en las vías públicas. En este contexto, la relación entre el marco normativo ecuatoriano y el estado de embriaguez al volante se alza como un tema crucial que demanda una comprensión profunda y detallada.

El presente capítulo tiene como objetivo sumergirse en el complejo entrelazamiento entre la legislación referente a los delitos de tránsito en Ecuador y el impacto del estado de embriaguez en la comisión de estas infracciones. En primer

lugar, se explorará el marco legal existente en el país respecto a las normativas específicas que regulan el comportamiento en las vías públicas, enfocándose en las disposiciones que tipifican y sancionan los actos relacionados con la conducción irresponsable.

Se abordará minuciosamente cómo las leyes ecuatorianas definen y sancionan los delitos de tránsito, estableciendo las bases legales que rigen las conductas prohibidas y las posibles consecuencias para aquellos que las infringen. Es esencial comprender cómo este marco legal está configurado y cuáles son las disposiciones específicas que inciden en los actos relacionados con la embriaguez al conducir.

Por otro lado, se analizará la relevancia y la ausencia de disposiciones explícitas que consideren la embriaguez como una circunstancia agravante en los delitos de tránsito, resaltando cómo esta omisión impacta la aplicación efectiva de sanciones proporcionales a la gravedad de la conducta.

### **1.1.1. La Constitución de la República**

La Constitución es el ordenamiento máximo que tiene un país, donde están determinados los derechos de una nación, la forma de su gobierno, y la organización de los poderes públicos de que éste se compone.

La Constitución del Ecuador de 2008 representa un hito crucial en la historia del país por diversas razones, entre ellas, su enfoque progresista y su énfasis en la protección de los derechos humanos, la participación ciudadana y la justicia social. Este texto constitucional marcó un cambio significativo en la estructura política, social y legal del Ecuador (Ruiz Mármol et al., 2022).

Antes de la Constitución de 2008, Ecuador había experimentado varios cambios en su carta magna a lo largo del tiempo, reflejando transformaciones políticas y sociales en el país. La Constitución de 1998 fue también un documento relevante que introdujo elementos novedosos en cuanto a derechos humanos y participación ciudadana, pero no tuvo la misma amplitud de cambios y no logró consolidarse plenamente (Salame Ortiz et al., 2022).

La Constitución del 2008, por otro lado, se caracteriza por varios aspectos clave: Enfoque en derechos y justicia social: Este documento constitucional se enfoca en garantizar una amplia gama de derechos individuales y colectivos, incluyendo derechos de la naturaleza, derechos laborales, derechos de grupos étnicos y de género, entre otros. También pone un énfasis especial en la justicia social y la redistribución equitativa de los recursos.

Participación ciudadana: Introduce mecanismos de participación directa como referéndums, iniciativas populares, consultas ciudadanas y otros espacios que permiten una mayor involucración de la ciudadanía en la toma de decisiones.

Pluralismo jurídico: Reconoce la diversidad cultural del país y promueve un enfoque de pluralismo jurídico, integrando los sistemas normativos ancestrales y populares en el sistema legal.

Derechos de la naturaleza: Es pionera al reconocer los derechos de la naturaleza, otorgando a la naturaleza una serie de derechos que deben ser protegidos y preservados.

En cuanto al tema específico de la embriaguez en delitos de tránsito, la Constitución del 2008 sentó bases para la protección de la vida y la integridad de las personas, y ha generado el espacio para el desarrollo de normativas y políticas que buscan prevenir y sancionar conductas peligrosas como la conducción

en estado de embriaguez, aunque este tema en particular no se aborde de manera explícita en el texto constitucional.

En resumen, la Constitución de 2008 representa un avance significativo en la protección de derechos, la inclusión social y la participación ciudadana en Ecuador, sentando las bases para la construcción de un Estado más justo y equitativo.

### **1.1.2. Derecho de tránsito**

Es el conjunto de disposiciones legales o reglamentarias que directa o indirectamente regulan el desplazamiento de los vehículos, así como el de las personas por las vías públicas y que atribuyen consecuencias jurídicas a la inobservancia de tales disposiciones legales.

Lo relevante de esta definición es que resalta la conexión directa entre el cumplimiento de estas normativas y las consecuencias jurídicas derivadas de su inobservancia (Gallegos, 2022). Es decir, establece que el incumplimiento de las disposiciones legales relacionadas con el tránsito puede acarrear consecuencias legales para los infractores.

Esta perspectiva amplia abarca tanto aspectos técnicos y normativos referentes a la circulación vehicular como también aquellos que regulan el comportamiento de peatones y demás usuarios de las vías públicas. Además, la mención de las “consecuencias jurídicas” resalta la importancia de la normativa y la responsabilidad legal asociada a la conducta en el ámbito del tránsito.

En resumen, este epígrafe ofrece una definición integral del Derecho de Tránsito, destacando su alcance tanto en la regulación de vehículos como en el desplazamiento de personas,

y subrayando la relevancia de su cumplimiento con las posibles repercusiones legales en caso de infracción.

### ***Código Orgánico Integral Penal***

Con el espíritu de “centralización” que surge con el COIP en relación con las penas que se encontraban dispersas en la legislación ecuatoriana, se derogaron artículos y capítulos enteros en varios cuerpos legales, uno de ellos el Título III de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial que sancionaba las acciones u omisiones culposas en el ámbito del transporte y que pasan a ser reguladas por el Código Orgánico Integral Penal.

Este cambio refleja un enfoque de consolidación normativa, donde el COIP asume la regulación de acciones u omisiones culposas en el ámbito del transporte que antes estaban dispersas en diversas leyes. Al centralizar estas normativas en un único código penal, se buscó crear un marco legal más coherente y sistemático para el tratamiento de infracciones y delitos en el contexto del transporte y tránsito.

La idea clave aquí es la centralización normativa y la unificación de criterios legales en un solo cuerpo legal, en este caso, el COIP. Este proceso no solo simplifica la comprensión y aplicación de las normativas relacionadas con el transporte, sino que también busca mejorar la consistencia y eficacia en la aplicación de sanciones y medidas jurídicas en este ámbito.

Este enfoque de centralización, aunque conlleva la derogación de disposiciones dispersas en distintos cuerpos legales, apunta a una mayor cohesión y claridad en la regulación de conductas relacionadas con el transporte, lo cual puede tener implicaciones importantes en la aplicación de las normativas y en



la administración de justicia en casos vinculados con el tránsito y transporte terrestre.

### **1.1.3. Estado de embriaguez**

Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.

Es estar en un estado alterado de conducta por la ingestión de alguna sustancia estimulante (generalmente alcohol), literalmente significa estar intoxicado. Según la enciclopedia Wikipedia la ebriedad o embriaguez, es: “el estado de intoxicación aguda con el alcohol (es decir, etanol) en un grado suficiente como para deteriorar las funciones mentales y motrices del cuerpo. Una persona que habitualmente se intoxica de este modo se etiqueta como «alcohólico» o «dipsómano». También es catalogado, a menudo, como «borracho» en lenguaje coloquial”. (Fundación Wikimedia, 2023)

Por lo que es la intoxicación aguda por alcohol etílico tiene particular connotación, por el consumo amplio y socialmente aceptado en muchas partes del mundo y por generar en la persona cambios psicológicos, orgánicos y neurológicos de corta duración en el tiempo, que ponen en peligro no solo su seguridad personal sino también la de otros, en especial cuando se portan armas de fuego, se conduce un medio de transporte o se realizan labores que implican riesgo o responsabilidad.

#### **1.1.4. Las circunstancias del delito**

En este contexto el delito circunstanciado engloba las atenuantes y las agravantes del delito, y la diversidad de ellas haciendo énfasis en las genéricas, específicas, objetivas y subjetivas, tanto agravantes como atenuantes que no son más que reducciones o aumentos de las penas establecidas.

El término “delito circunstanciado” engloba una serie de variables que pueden reducir o aumentar las penas establecidas para un delito en particular. Se distinguen las atenuantes, que disminuyen la pena, y las agravantes, que aumentan la pena establecida por la ley. Dentro de este marco, se resalta la diversidad de estas circunstancias, categorizándolas en genéricas, específicas, objetivas y subjetivas (Gordon, 2023).

Las genéricas y específicas se refieren a circunstancias más amplias o particulares que pueden incidir en la penalidad, mientras que las objetivas y subjetivas se centran en elementos objetivos y subjetivos de la conducta delictiva, respectivamente.

Este enfoque destaca la importancia de considerar no solo la naturaleza del delito en sí, sino también las condiciones y contextos que lo rodean, reconociendo que la gravedad de un delito puede variar en función de las circunstancias en las que se comete.

Asimismo, este análisis resalta la flexibilidad del sistema penal para adaptarse a las particularidades de cada caso, permitiendo una evaluación más precisa y equitativa al considerar las circunstancias que puedan influir en la comisión del delito. Esta comprensión más amplia y detallada de las circunstancias del delito es fundamental para la justicia penal, ya que busca establecer penas proporcionales y justas, tomando en cuenta la complejidad y diversidad de cada situación delictiva.

## **Atenuantes**

Las leyes penales señalan algunas causas que disminuyen la responsabilidad criminal, pero no la anulan totalmente: la de ser el culpable menor de dieciocho años, la de no haber tenido el delincuente, intención de causar un mal de tanta gravedad como el que produjo, la de obrar por estímulos o motivos morales altruistas o patrióticos de notoria importancia, etc. Son también circunstancias atenuantes, la reparación en lo posible a impulsos de arrepentimiento espontáneo- de los efectos o consecuencias del delito, dar satisfacción al ofendido o bien confesar a las autoridades la infracción (Delgado, 2020).

El texto menciona diversas circunstancias que pueden ser consideradas como atenuantes, tales como la minoría de edad del culpable (menor de dieciocho años), la ausencia de intención de causar un mal tan grave como el producido, el actuar motivado por estímulos o motivos altruistas o patrióticos de relevancia notable, entre otros.

Destaca también el reconocimiento de acciones que, impulsadas por un arrepentimiento espontáneo, buscan reparar los efectos o consecuencias del delito, así como satisfacer al ofendido o confesar la infracción a las autoridades. Estas acciones, aunque no anulan la responsabilidad del infractor, pueden ser consideradas atenuantes al reflejar un cambio de actitud hacia la infracción cometida.

Este apartado enfatiza la importancia de considerar el contexto y las motivaciones detrás de la comisión del delito, reconociendo que ciertas circunstancias pueden influir en la culpabilidad y merecer una reducción en la pena. La inclusión de estas circunstancias atenuantes busca no solo garantizar una justicia más equitativa,

sino también promover la reinserción y la reparación en el proceso de justicia penal.

## **Agravantes**

*El* delito presenta a veces tales caracteres que revela una mayor culpabilidad y perversidad del delincuente y su gravedad excede de aquel término medio que la ley considera como tipo. Estas circunstancias se llaman agravantes. La primera de ellas es la premeditación, porque el acto premeditado, preconcebido y calculado contiene una mayor cantidad de voluntad criminal y una mayor dosis de libertad (Padilla, 2022). El que premedita, por la frialdad y calma con que prepara el delito revela gran peligrosidad.

Los medios, modos y formas empleados para lograr mayor impunidad y disminuir la posibilidad de defensa de la víctima son también circunstancias que agravan el delito. Todas ellas quedan comprendidas bajo el epígrafe de alevosía.

El apartado presenta una evaluación sobre las circunstancias que pueden agravar la naturaleza de un delito, señalando aspectos que indican una mayor culpabilidad y perversidad del delincuente. Estas circunstancias, denominadas agravantes, son elementos que, al ser considerados en la comisión del delito, aumentan su gravedad más allá de lo que la ley tipifica como estándar.

La premeditación es identificada como una de las agravantes fundamentales. Se resalta la importancia de este factor al implicar una planificación y deliberación previa al acto delictivo, lo que denota una mayor intención criminal y una ejecución consciente. Se enfatiza cómo la premeditación refleja una voluntad criminal más marcada y una peligrosidad potencial mayor en el individuo

que comete el delito, evidenciada por la frialdad y planificación con que se lleva a cabo.

Además, se mencionan los medios, modos y formas empleados para asegurar la impunidad y disminuir la posibilidad de defensa de la víctima, lo cual se enmarca bajo el término de alevosía. Esta circunstancia agravante destaca cómo el uso de estrategias para asegurar la impunidad del delincuente y reducir la capacidad de defensa de la víctima incrementan la gravedad del delito.

En resumen, este apartado destaca cómo ciertas circunstancias pueden agravar significativamente la gravedad y la culpabilidad de un delito, señalando la premeditación y la alevosía como elementos clave que indican una mayor voluntad criminal, peligrosidad y perversidad en la comisión de un acto delictivo.

### **1.1.5. Infracciones de tránsito**

Son infracciones de tránsito: *“las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”* Por lo que las infracciones en general se clasifican en delitos y contravenciones. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Arts. 376 al 382 del COIP.

Por lo tanto, los delitos de tránsito son infracciones de tránsito que provocan lesiones o la muerte a las personas; y, por consiguiente, tienen las penas más graves que comprenden la prisión desde un año, e inclusive la reclusión mayor ordinaria de 8 a 12 años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general (Castillo Villacrés et al., 2020).

### **Jueces de Tránsito**

Es la autoridad con jurisdicción y competencia emanada de la Constitución y las leyes, para el juzgamiento de los delitos y contravenciones graves de esta materia, dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales.

El tema de los “Jueces de Tránsito” es fundamental en el ámbito de la administración de justicia en materia de delitos y contravenciones relacionadas con el tránsito y transporte. Estos jueces tienen la autoridad y competencia otorgada por la Constitución y las leyes para juzgar casos de delitos y contravenciones graves en esta área, dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales.

La valoración de este tema se basa en su importancia para garantizar una justicia especializada y efectiva en asuntos relacionados con el tránsito. Estos jueces, dotados de jurisdicción y competencia específica, cuentan con el conocimiento técnico necesario para evaluar de manera adecuada las circunstancias particulares de los casos relacionados con esta materia.

Su papel es crucial para asegurar un proceso legal justo y equitativo, considerando la complejidad y especificidad de los delitos y contravenciones en el ámbito del tránsito. Esto implica una comprensión detallada de las normativas y contextos relacionados con la conducción, así como la capacidad para aplicar las leyes de manera acorde a cada situación particular.

La existencia de jueces especializados en esta área contribuye a una mayor eficiencia y agilidad en la administración de justicia, permitiendo una respuesta más pronta y precisa ante los delitos y contravenciones graves en el tránsito. Además, su jurisdicción territorial delimitada les proporciona un conocimiento más profundo de las problemáticas específicas de cada región, lo que facilita la toma de decisiones contextualizadas y pertinentes (Barzola & Franco, 2022).

En resumen, la presencia de Jueces de Tránsito con jurisdicción y competencia específicas es esencial para garantizar una justicia especializada, eficiente y adaptada a las particularidades de los delitos y contravenciones graves en el ámbito del tránsito, contribuyendo así a la seguridad vial y al cumplimiento de las normativas en esta área.

### **1.1.6. Principio de proporcionalidad**

Es la herramienta de ponderación entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales atinentes a las personas objeto de la acción de este sistema para sancionar a los infractores de la ley.

El “Principio de Proporcionalidad” representa un pilar fundamental en el sistema penal al establecer un equilibrio entre las facultades de investigación y persecución de los órganos del sistema penal y los derechos constitucionales de las personas sometidas a la acción de este sistema para sancionar a los infractores de la ley.

Este principio se erige como una herramienta esencial de ponderación, permitiendo que la aplicación de la ley y la imposición de sanciones se realicen en concordancia con los derechos fundamentales de los individuos involucrados en procesos legales. Es decir, busca asegurar que las acciones del sistema penal, en su búsqueda de justicia y aplicación de la ley, no vulneren los derechos constitucionales de los ciudadanos.

La valoración de este principio radica en su papel como garante de un sistema penal justo y equitativo. Al ponderar las acciones del sistema penal con los derechos individuales, se busca evitar abusos o excesos en la aplicación de la ley, asegurando que las sanciones impuestas sean proporcionales a la gravedad del

delito y respeten los derechos fundamentales de las personas involucradas.

Además, este principio promueve la necesidad de una investigación y persecución penal basada en la proporcionalidad y la razonabilidad, evitando medidas desproporcionadas o arbitrarias que puedan afectar la integridad y dignidad de las personas sometidas al sistema penal.

### ***La antijuridicidad***

Consiste en la constatación de que la conducta típica (anti normativa) no está permitida por ninguna causa de justificación (precepto permisivo) en ninguna parte del orden jurídico (derecho penal, civil, comercial, laboral, etc.). Supone que la conducta que se ha realizado está prohibida por el ordenamiento jurídico; en otras palabras, que dicho comportamiento es contrario a Derecho.

El concepto de “Antijuridicidad” es fundamental en el ámbito jurídico al definir la evaluación de una conducta como contraria al ordenamiento jurídico, al no encontrar ninguna causa de justificación que permita dicha acción. Esta evaluación se basa en la constatación de que la conducta realizada no está permitida por ninguna norma que justifique o ampare dicha acción en ninguna parte del orden jurídico, ya sea penal, civil, comercial, laboral u otro.

En esencia, la antijuridicidad implica que la conducta llevada a cabo está prohibida por el ordenamiento legal vigente, es decir, que va en contra del marco normativo establecido (Uribe, 2018). Este concepto es crucial en la valoración de la legalidad de una acción, ya que indica la contravención directa de las normativas establecidas, manifestando que dicha conducta es contraria al Derecho.



La perspectiva de la antijuridicidad enfatiza la importancia de la legalidad y la conformidad con las normas jurídicas en cualquier ámbito del derecho. Al no encontrar justificación alguna que respalde la acción realizada, se establece que dicha conducta es contraria a las disposiciones legales, lo que implica una violación directa del ordenamiento jurídico.

Este concepto es esencial en la determinación de la responsabilidad jurídica y penal, ya que establece si una acción es ilegal, prohibida y contraria a las normas legales vigentes. Asimismo, se convierte en un criterio fundamental en la evaluación de la conducta humana en relación con el derecho, destacando la importancia de la conformidad con las normativas establecidas en cualquier ámbito del orden jurídico.

### **1.1.7. La pena**

Sanción previamente fijada por la ley, para quien comete un delito o falta, también especificados. La pena constituye uno de los elementos del clásico tríptico derecho Penal: delito, delincuente y pena.

La pena es: *“el recurso que utiliza el estado para reaccionar frente al delito, expresándose como la “restricción de derechos del responsable”. Por ello, el Derecho que regula los delitos se denomina habitualmente Derecho penal. La pena también se define como una sanción que produce la pérdida o restricción de derechos personales, contemplada en la ley e impuesta por el órgano jurisdiccional, mediante un proceso, al individuo responsable de la comisión de un delito. El término pena deriva del término en latín poena y posee una connotación de dolor causado por un castigo”*. (Fundación Wikimedia, 2023)

La cita resalta la naturaleza y el propósito de la pena en el contexto del derecho penal, conceptualizándola como un recurso utilizado

por el Estado como respuesta al delito. En términos generales, se define como la restricción de derechos del responsable del delito. Esta restricción se expresa a través de la imposición de sanciones contempladas en la ley y llevadas a cabo por el órgano jurisdiccional, tras un proceso legal, hacia aquel individuo que se ha determinado como responsable de la comisión de un delito.

En el marco de Ecuador, esta definición cobra relevancia en el sistema legal y su aplicación en la justicia penal. El derecho penal ecuatoriano, al igual que en muchos otros países, se centra en el establecimiento de normas que rigen los delitos y las consecuencias legales para aquellos que los cometen. La pena, por lo tanto, no solo actúa como una sanción legal, sino que también representa la respuesta del Estado hacia la transgresión de la ley (Cornejo Ramos & Sánchez, 2023).

En este contexto, la pena se convierte en un mecanismo para restringir ciertos derechos personales del individuo responsable del delito, con el propósito de ejercer una forma de castigo. La connotación de “dolor causado por un castigo” que se menciona en la definición resalta la idea de que la pena, más allá de su carácter legal, tiene un impacto emocional y de pérdida de derechos sobre aquel que ha transgredido las normativas legales establecidas.

### ***La proporcionalidad de la pena.***

Responde a la idea de evitar una utilización desmedida de las sanciones que conllevan una privación o una restricción de la libertad, para ello se limita su uso a lo imprescindible que no es otra cosa que establecerlas e imponerlas exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos.

La proporcionalidad de la pena se fundamenta en el principio de evitar un uso excesivo de las sanciones que impliquen la privación

o restricción de la libertad de un individuo. Este concepto se basa en la premisa de limitar el empleo de estas sanciones únicamente a lo estrictamente necesario, lo cual implica su aplicación exclusivamente para proteger bienes jurídicos valiosos.

En el contexto ecuatoriano, la proporcionalidad de la pena es un elemento clave en la aplicación de la justicia penal. Este principio busca garantizar que las sanciones impuestas por la comisión de un delito sean proporcionales a la gravedad de la transgresión y al daño causado a los bienes jurídicos protegidos por la ley.

La proporcionalidad de la pena enfatiza la necesidad de evitar sanciones excesivas que podrían resultar desproporcionadas en relación con el delito cometido. Busca equilibrar la necesidad de aplicar medidas punitivas con el respeto a la dignidad y los derechos del infractor, asegurando que la pena sea justa y acorde al daño causado y al valor del bien jurídico protegido.

Este principio tiene como objetivo primordial evitar una utilización arbitraria o excesiva de las sanciones penales, asegurando que estas sean proporcionales al delito y respeten los derechos fundamentales de los individuos. Asimismo, contribuye a mantener la coherencia y la legitimidad del sistema judicial al garantizar que las penas impuestas sean justas y proporcionales a la gravedad del delito cometido.

### **1.1.8. Accidente de tránsito**

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

Desde el prisma del “Accidente de Tránsito”, se entiende como un suceso imprevisto que involucra la participación de uno o más vehículos en las vías o carreteras, generando daños materiales, lesiones e incluso la muerte de personas. En su esencia, los accidentes de tránsito se consideran delitos culposos debido a la ausencia de voluntad en la comisión de estos hechos.

En el contexto de la proporcionalidad de la pena, el enfoque en los accidentes de tránsito es crucial. Si bien estos sucesos son catalogados como delitos culposos por su naturaleza imprevista y la falta de intención en su comisión, el principio de proporcionalidad se aplica en la evaluación de las consecuencias de estos eventos (Sailema, 2023).

La proporcionalidad de la pena en casos de accidentes de tránsito implica evaluar detalladamente las circunstancias y la gravedad de los daños ocasionados. Este análisis busca establecer sanciones proporcionales a las consecuencias del accidente, considerando la magnitud de los daños materiales, las lesiones sufridas por las personas involucradas y, lamentablemente, en algunos casos, la pérdida de vidas humanas.

En el contexto específico de Ecuador, donde se contempla la tipificación de los accidentes de tránsito como delitos culposos, la aplicación del principio de proporcionalidad adquiere una relevancia particular. La justicia penal debe considerar cuidadosamente la gravedad de los daños y las lesiones causadas, procurando que las penas impuestas sean proporcionales a la magnitud del impacto y el daño ocasionado, al mismo tiempo que se respetan los derechos y la dignidad de las personas involucradas.

## **Colisión**

Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento. El concepto de colisión, entendido como el choque que involucra uno o más vehículos en movimiento, es un elemento crucial en la comprensión de los accidentes de tránsito. La valoración de este término es fundamental en la determinación de la dinámica y las circunstancias que rodean a estos eventos.

La colisión, al implicar el choque entre vehículos en movimiento, constituye una de las situaciones más frecuentes y significativas en la generación de accidentes de tránsito. La evaluación de este término es vital en la investigación de estos eventos, permitiendo entender la secuencia de acontecimientos, el grado de impacto, la gravedad de los daños materiales y, en ocasiones, las lesiones o pérdidas de vidas humanas involucradas.

Desde la perspectiva legal y en el contexto de Ecuador, la valoración de las colisiones adquiere importancia en la aplicación de la ley en materia de tránsito. La comprensión de la dinámica de estas colisiones es esencial para determinar responsabilidades y establecer sanciones proporcionales a la gravedad del evento y el daño causado (Molina, 2023).

La valoración adecuada de las colisiones en accidentes de tránsito no solo contribuye a la justicia penal, sino que también es fundamental para implementar medidas preventivas y políticas de seguridad vial. La comprensión de las circunstancias que rodean a las colisiones ayuda a identificar áreas de mejora en infraestructura, normativas y educación viales, con el objetivo de reducir la incidencia y gravedad de estos accidentes.

## **Atropello**

Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento.

Los términos colisión y atropello, atropello y vuelco y colisión y vuelco: Se usan para definir una serie de accidentes relacionados entre sí, considerándose para la elaboración estadística, como un solo accidente, de acuerdo con el orden de ocurrencia.

En el ámbito de la proporcionalidad de la pena, los conceptos de colisión y atropello en el contexto de los accidentes de tránsito adquieren importancia al considerarse como eventos relacionados y, a veces, categorizados conjuntamente para fines estadísticos.

La colisión, que comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento, y el atropello, definido como el arrollamiento de uno o varios peatones por un vehículo en movimiento, se consideran incidentes separados, pero en algunas circunstancias, pueden estar relacionados o suceder en conjunto. Es fundamental comprender que, para efectos estadísticos, se tratan como un solo accidente, considerando el orden de ocurrencia.

Cuando se aplica el principio de proporcionalidad en estos casos, se hace necesario analizar y evaluar minuciosamente las circunstancias específicas de cada evento. La gravedad de las lesiones, el daño material y, en el caso del atropello, la situación de los peatones afectados, son elementos cruciales para determinar la proporcionalidad de la pena.

En el contexto legal ecuatoriano, donde se manejan estos eventos como delitos culposos, la aplicación del principio de proporcionalidad en colisiones y atropellos implica considerar la magnitud del daño causado a las víctimas. La evaluación de estas circunstancias se convierte en un factor fundamental

para determinar la justicia penal, procurando que las sanciones impuestas sean proporcionales a la gravedad de las lesiones y el impacto en las personas involucradas, manteniendo al mismo tiempo un equilibrio entre la aplicación de la ley y el respeto a los derechos de los implicados (Amau, 2023).

### ***Caída de persona o cosa del vehículo en marcha***

Se refiere al caso en que una persona o cosa cae de un vehículo en marcha y esa caída ocasiona daños personales o a la propiedad.

La caída de una persona o cosa desde un vehículo en movimiento representa una situación de riesgo que puede desencadenar daños personales o materiales. Este incidente, al ocurrir durante la marcha del vehículo, puede ocasionar consecuencias graves tanto para las personas implicadas como para la propiedad afectada.

Desde la perspectiva de la seguridad vial y el marco legal, la evaluación de estas situaciones es esencial para determinar responsabilidades y establecer medidas preventivas adecuadas. La comprensión de los eventos en los cuales una persona o un objeto cae desde un vehículo en movimiento permite identificar posibles negligencias, deficiencias en las medidas de seguridad o incumplimientos de normativas por parte de los conductores o pasajeros.

En el contexto de Ecuador, la valoración de estas caídas desde vehículos en marcha se vuelve fundamental para la aplicación de la ley en materia de tránsito. El análisis de estas situaciones ayuda a establecer la responsabilidad de los involucrados, evaluar la magnitud de los daños causados y, en algunos casos, determinar las acciones correctivas necesarias para prevenir futuros incidentes similares.

La valoración de las caídas de personas o objetos desde vehículos en movimiento no solo impacta en la justicia penal, sino que también es crucial para promover la concientización sobre la importancia de las medidas de seguridad durante el desplazamiento. Estas evaluaciones ayudan a identificar áreas donde se deben fortalecer las normativas de seguridad vial y fomentar la educación sobre prácticas seguras al viajar en vehículos en movimiento.

### ***Accidentes de tránsito fatales.***

Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas. Los accidentes de tránsito fatales son eventos trágicos que resultan en la pérdida de una o más vidas humanas. Estos sucesos representan una de las consecuencias más devastadoras del incumplimiento de normativas viales o de comportamientos irresponsables al conducir.

En el contexto de la seguridad vial y la justicia penal, la evaluación de los accidentes de tránsito fatales es de suma importancia. Además de la pérdida de vidas humanas, estos eventos suelen ocasionar graves repercusiones en términos de daños emocionales para las familias de las víctimas y para la sociedad en general.

En el marco legal ecuatoriano, el análisis de los accidentes de tránsito fatales se convierte en un aspecto crucial para la determinación de responsabilidades y la aplicación de sanciones proporcionales. Estos eventos requieren una investigación minuciosa para determinar las causas subyacentes y los factores que contribuyeron a su ocurrencia.

La prevención de los accidentes de tránsito fatales es un objetivo prioritario en la seguridad vial. La comprensión de estos incidentes, mediante análisis detallados, ayuda a identificar patrones,



deficiencias en la infraestructura vial, comportamientos riesgosos o irregularidades en la conducción que puedan corregirse para reducir la incidencia de estos sucesos lamentables.

El análisis y la valoración de los accidentes de tránsito fatales no solo contribuyen a la justicia y la aplicación de la ley, sino que también son fundamentales para la implementación de políticas efectivas de seguridad vial y para la promoción de una cultura de conducción responsable y precautoria.

### **1.1.9. Vehículo**

Es cualquier artefacto en el cual pueden ser transportadas personas o cosas.

El concepto de “vehículo” abarca cualquier artefacto diseñado para transportar personas o cosas. Esta definición amplia incluye desde automóviles, motocicletas, bicicletas hasta medios de transporte más especializados como camiones, autobuses o cualquier otro dispositivo móvil utilizado para desplazarse.

En el contexto de los accidentes de tránsito y la seguridad vial, comprender el concepto de vehículo es crucial. Estos medios de transporte pueden ser elementos fundamentales en la dinámica de un accidente, tanto como causantes como víctimas de un siniestro vial.

En el marco legal, el concepto de vehículo es central en la regulación del tráfico y las normativas de conducción. Las leyes de tránsito suelen definir y clasificar diferentes tipos de vehículos, estableciendo requisitos específicos para su conducción y circulación en vías públicas.

En Ecuador, como en otros países, la regulación sobre vehículos abarca desde requisitos de licencia de conducción hasta estándares de seguridad y mantenimiento para garantizar

condiciones seguras en las carreteras. Además, el análisis y evaluación de los vehículos implicados en accidentes de tránsito son cruciales para determinar responsabilidades y establecer medidas preventivas.

El concepto de vehículo, al ser tan amplio, requiere de una regulación detallada y actualizada para garantizar la seguridad vial. La comprensión de su funcionamiento, mantenimiento y regulación es fundamental para promover una conducción segura, reducir la incidencia de accidentes y garantizar la integridad de quienes utilizan las vías públicas.

### ***Conductor Implicado.***

Es toda persona que conduce un vehículo en la vía pública y que resulta involucrado en un accidente de tránsito. El término “conductor implicado” se refiere a toda persona que está al mando o control de un vehículo en la vía pública y se ve involucrada en un accidente de tránsito. Este individuo puede ser el responsable directo del accidente o simplemente estar presente en el evento sin ser necesariamente culpable.

En el contexto de la seguridad vial y la legislación de tránsito, la identificación del conductor implicado es esencial para determinar las responsabilidades y establecer las causas del accidente. Esta persona tiene un rol clave en la dinámica del evento y su conducta puede ser determinante en la ocurrencia o prevención del siniestro vial.

En Ecuador, al igual que en otras jurisdicciones, la identificación del conductor implicado se convierte en un paso fundamental en la investigación de accidentes de tránsito. La determinación de su responsabilidad ya sea por acción directa, negligencia o por cumplir normativas viales, puede tener implicaciones legales

importantes en cuanto a la imposición de sanciones o la aplicación de medidas correctivas.

Además, comprender el comportamiento y la actuación del conductor implicado proporciona información valiosa para mejorar la seguridad vial y prevenir futuros accidentes. Esto incluye evaluaciones sobre el cumplimiento de normativas de tráfico, la importancia del respeto a las señales viales, la influencia del estado de los conductores (como el nivel de cansancio o la ingesta de alcohol) y otros factores relevantes que pueden contribuir a la ocurrencia de accidentes.

La valoración del conductor implicado en un accidente de tránsito es esencial para establecer estrategias de prevención, promover conductas responsables al volante y, en última instancia, mejorar la seguridad en las vías públicas.

## **Vía.**

Es toda calle, avenida, camino o carretera (inclusive los hombros o aceras) destinadas para el tránsito de vehículos. Incluye, además, sitios para el estacionamiento de vehículos.

El término “vía” abarca cualquier tipo de camino o espacio designado para el tránsito de vehículos, incluyendo calles, avenidas, carreteras, así como los hombros o aceras adyacentes. Este concepto también engloba las áreas destinadas al estacionamiento de vehículos.

En el ámbito de la seguridad vial y la regulación del tráfico, el concepto de vía es esencial. Las normativas y regulaciones viales se aplican a estos espacios para asegurar un tránsito seguro y ordenado de vehículos, peatones y otros usuarios.

En el contexto legal de Ecuador, las vías son áreas sujetas a regulaciones específicas, que abarcan desde límites de velocidad

hasta disposiciones sobre el estacionamiento. La comprensión y aplicación adecuada de estas regulaciones son fundamentales para garantizar la seguridad de quienes transitan por estas áreas.

La valoración de las vías no solo se limita a su diseño y disposición física, sino también a la implementación de medidas de seguridad como señalización adecuada, mantenimiento de la infraestructura vial, y la incorporación de dispositivos de seguridad para prevenir accidentes.

La comprensión del concepto de vía, que incluye no solo las carreteras principales sino también los espacios adyacentes destinados al tránsito y estacionamiento, es crucial para promover una circulación segura y ordenada, así como para asegurar el cumplimiento de las normativas viales que contribuyan a la prevención de accidentes y a la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.

### ***Choque.***

El Choque es el impacto entre dos vehículos en movimiento, por la forma en que se impactan. El término “choque” se refiere al impacto entre dos vehículos en movimiento y hace referencia a la forma en que estos se colisionan entre sí. Este evento puede ocurrir en diversas circunstancias y con distintas intensidades, resultando en daños materiales, lesiones a los ocupantes de los vehículos o, en casos más graves, en la pérdida de vidas humanas.

El análisis del choque en accidentes de tránsito es esencial para comprender la dinámica del evento y determinar las causas subyacentes. Se consideran factores como la velocidad, la dirección, el tipo de impacto y otros elementos que pueden influir en la gravedad de las consecuencias.

En el marco de la seguridad vial y la aplicación de la ley, la evaluación de los choques es crucial para determinar responsabilidades y establecer medidas correctivas. Se busca identificar factores como distracciones del conductor, incumplimiento de normativas de tránsito, condiciones climáticas o de la vía que pueden haber contribuido al choque.

En Ecuador, como en otros lugares, la comprensión del choque en accidentes de tránsito es fundamental para la implementación de estrategias de prevención y la promoción de conductas seguras al conducir. Los análisis detallados de estos eventos ayudan a identificar áreas de mejora en infraestructura vial, regulaciones de tráfico y educación vial para reducir la incidencia y gravedad de los choques en las vías públicas.

### **1.1.10. Víctimas**

Se refiere a las personas heridas o muertas en accidentes de tránsito. Se considera herida a la persona lesionada, grave o leve, en accidente de tránsito; y muerta a la que fallece como consecuencia del accidente.

El término “víctimas” se refiere a las personas que resultan afectadas por un accidente de tránsito, ya sea sufriendo lesiones de diversa gravedad o perdiendo la vida como resultado del evento. En el contexto de la seguridad vial, se clasifican como víctimas tanto a quienes sufren heridas, ya sean graves o leves, como a aquellas que fallecen a causa del accidente.

La consideración de las víctimas es esencial en la evaluación de la gravedad de un accidente y en la determinación de sus consecuencias. Las personas heridas pueden sufrir desde lesiones menores hasta aquellas que impactan profundamente su calidad de vida, mientras que quienes fallecen como resultado del accidente representan el impacto más grave de estos sucesos.

En el ámbito legal, la identificación y clasificación de las víctimas en accidentes de tránsito son fundamentales para determinar responsabilidades y establecer acciones legales adecuadas. La evaluación de las lesiones sufridas por las víctimas también incide en la gravedad de las sanciones que pueden aplicarse a los responsables del accidente.

### ***Delito.***

Consiste en: en la acción u omisión penada por la ley. El concepto está sometido por completo al principio de legalidad, de tal forma que el principio acuñado por los juristas romanos *nullum crimen sine lege*, es su regla básica. Por esto resulta irrelevante el intento de averiguar una noción sustancial de delito, como pueda ser en otras épocas el delito natural, pues delito es solo aquello castigado por la ley.

El concepto de delito se define por la acción u omisión que la ley sanciona. Esta definición se encuentra íntimamente ligada al principio de legalidad, donde se establece que ningún acto puede ser considerado como delito si no está expresamente tipificado como tal por la ley. En otras palabras, el principio “*nullum crimen sine lege*” establece que no hay delito si no está previamente establecido y sancionado por la ley.

Esta definición legal del delito se enfoca en la conducta específica que está prohibida o penalizada por la ley, haciendo hincapié en la importancia de la normativa jurídica en la determinación de lo que constituye un delito. De este modo, el intento de buscar una noción abstracta o universal de lo que podría ser considerado como delito queda descartado, ya que el concepto se basa exclusivamente en lo que la ley establece como tal.

Esta concepción legal del delito puede variar según el contexto jurídico de cada país o región, ya que las leyes y códigos

penales pueden diferir en cuanto a la tipificación y sanción de determinadas conductas. Por tanto, lo que constituye un delito en un lugar puede no serlo en otro, en virtud de las diferencias en la legislación.

En resumen, el delito se define por las acciones u omisiones que la ley penaliza, y su conceptualización se encuentra íntimamente ligada al principio de legalidad, siendo determinado exclusivamente por lo que la ley establece como prohibido o sancionable.

### **Responsable.**

Es: *Sujeto a responsabilidad, Obligado a responder por algo o por alguien. // 3. Capaz de responder; de asumir sus actos, o cargas, o gravámenes. //6. En material civil, quien debe responder total o parcialmente por los perjuicios ocasionados a otro con la comisión de un delito. El responsable civilmente también puede serlo penalmente*". (Grupo Latino, 2020)

El concepto de responsabilidad abarca un ámbito amplio en el contexto jurídico. Desde una perspectiva general, la responsabilidad implica la obligación de responder por acciones, omisiones, daños o compromisos, ya sea ante la ley, frente a terceros o en relación con ciertas circunstancias.

En el ámbito legal, la responsabilidad puede manifestarse de diversas maneras. En primer lugar, existe la responsabilidad legal que implica asumir las consecuencias legales de una acción u omisión. Esto puede involucrar responsabilidades penales, donde un individuo es considerado responsable por la comisión de un delito y enfrenta sanciones establecidas por la ley.

Por otro lado, está la responsabilidad civil, que implica la obligación de reparar o compensar los perjuicios ocasionados a otra persona

como resultado de una acción indebida o ilícita. El responsable civilmente puede ser distinto al responsable penalmente, ya que en algunas ocasiones una acción puede generar consecuencias tanto en el ámbito civil como en el penal.

En el sistema legal, la idea de responsabilidad es fundamental para asegurar que los individuos respondan por sus acciones, proteger los derechos de terceros y garantizar la justicia en términos de reparación de daños. La determinación de la responsabilidad puede variar dependiendo de las leyes y regulaciones específicas de cada jurisdicción y puede estar sujeta a interpretaciones legales complejas basadas en las circunstancias particulares de cada caso.

### **1.1.11. La impunidad en tránsito**

Previamente el término “Impunidad” es una excepción de castigo o escape de la multa que implica una falta o delito. La noción de impunidad en el contexto de tránsito hace referencia a la falta de consecuencias o castigos ante infracciones a las normativas viales o la comisión de delitos en el ámbito de circulación y seguridad vial.

Esto significa que quienes incurren en faltas o delitos de tránsito pueden escapar o evadir el castigo, quedando sin responsabilidad legal por sus acciones.

La impunidad en este ámbito puede ser resultado de diversos factores, como deficiencias en la aplicación de la ley, fallos en los sistemas de justicia, corrupción, falta de vigilancia o control, entre otros. Cuando los infractores de las normativas de tránsito no enfrentan las consecuencias adecuadas por sus acciones, se perpetúa un clima de impunidad que puede contribuir a una mayor frecuencia de accidentes, irresponsabilidad al conducir y falta de respeto por las reglas viales.



La impunidad en casos de tránsito puede tener efectos negativos significativos en la seguridad vial y en la percepción de justicia en la sociedad. La sensación de que las infracciones no son sancionadas puede llevar a conductores a adoptar actitudes irresponsables, aumentando el riesgo de accidentes y poniendo en peligro la vida de otras personas.

Para combatir la impunidad en el ámbito del tránsito, es crucial fortalecer los sistemas de aplicación de la ley, garantizar la eficacia y transparencia en los procesos judiciales, mejorar la vigilancia en las vías y promover una cultura de responsabilidad y respeto a las normativas viales. Esto puede contribuir a reducir los índices de impunidad, aumentar la seguridad vial y fomentar el cumplimiento de las leyes de tránsito para el beneficio de toda la comunidad.

## **1.2. Marco doctrinario**

La responsabilidad, según el diccionario de la Real Academia Española define la responsabilidad como la obligación de reparar o satisfacer, por si o por otro, como consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal. Teniendo en cuenta como premisa la definición antes señalada y para ser más exactos con el rigor jurídico que el concepto de responsabilidad merece, podemos decir que la responsabilidad es la asunción de los efectos jurídicos por una conducta impropia, que causa un detrimento patrimonial o extra patrimonial pero económicamente apreciable a la víctima o sujeto pasivo de dicha alteración, con la consecuente obligación del victimario de resarcir tales perjuicios.

La responsabilidad jurídica puede ser de varias clases ya sea administrativa, civil, penal entre otras. Tanto la responsabilidad civil, cuanto penal y administrativa, pueden concurrir copulativamente, al ser todas compatibles.

Según diccionario Jurídico de Cabanellas (2010), la responsabilidad es: *“Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o en ocasiones especiales, por otro la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. En lo referente a lo penal, es la que se concreta en la aplicación de una pena, por acción u omisión, dolosa o culposa del autor de una u otra”*

### **1.2.1. Pena**

Al respecto sobre la pena Torres Chaves (1998), en su libro “Breves Comentarios al Código de ejecución de penas y rehabilitación social” sobre la finalidad de la pena, indica *“En cuanto a la finalidad de la pena hay todavía discusión para unos es castigo, a ficción, dolor, daño, sufrimiento. Otros bien simplemente es un nombre que se conserva, pero que doctrinariamente significa medida de corrección a una conducta antijurídica previniendo nuevas infracciones”*.

Al respecto García Falconi (2012), al tratar sobre este tema en su obra el principio de proporcionalidad, indica que *“mediante el principio de proporcionalidad, se introducen las categorías de la antijuridicidad y la culpabilidad en el derecho constitucional, de tal modo que la responsabilidad de los particulares, para su existencia requiere de un daño efectivo a los bienes jurídicos protegidos y no meramente una intensión que se juzga lesiva; o sea que solo la protección de bienes jurídicos realmente amenazados justifican la restricción de otros derechos y libertades, cuya protección igualmente ordena la Constitución”*.

Por ello surge la pregunta ¿Qué es la dosimetría penal?, al respecto como referencia se encontró que la Corte Constitucional de Colombia ha señalado que *“la dosimetría de penas y sanciones es un asunto librado a la definición legal y cuya relevancia constitucional se manifiesta únicamente cuando el legislador*

*incurre en un exceso punitivo del tipo proscrito por la Constitución, pero aclara que el carácter social del Estado de Derecho, es el respeto a la persona humana, a su realidad y autonomía, principios medulares del ordenamiento constitucional, que se sirven mejor con leyes que encarnen una visión no disociada del principio de proporcionalidad y de subsidiariedad de la pena, de modo que ésta solo se consagre cuando sea estrictamente necesario”.*

## ***Pena privativa de libertad***

Considerando que la pena de prisión viene tras el cometimiento de una infracción, por lo que la palabra pena hay que tomarla desde el punto de vista de la responsabilidad penal.

A las penas privativas de libertad, se las denomina de esta manera cuando es la pena emitida por el Juez como consecuencia de un proceso penal y que consiste en quitarle al acusado, procesado o reo su efectiva libertad personal ambulatoria es decir en otras palabras, su libertad para desplazarse de un lugar a otro o por donde desee, fijando que para el cumplimiento de esta pena el sentenciado quede recluido dentro de un establecimiento especial para tal fin, llamado comúnmente cárcel o penitenciaría, aunque cada ordenamiento jurídico de cada país le da un nombre en concreto así se los denomina: correccional, establecimiento penitenciario, centro de reclusión, centro de detención entre otros.

Por lo tanto, la pena privativa de libertad, tal como su nombre lo indica, consiste en privar de libertad de tránsito al individuo sentenciado; se diferencia de la “*prisión preventiva*” porque la pena privativa es resultado de una sentencia ejecutoriada y no de una medida transitoria como sucede con aquélla.

Asimismo se diferencia de las denominadas “*penas limitativas de derechos*” en que la pena privativa no permite al sentenciado conservar su libertad ambulatoria mientras la “*pena limitativa de*

*derechos*” por cuanto ésta no afecta en modo alguno la libertad del reo para desplazarse y solamente impone la obligación de realizar ciertos actos como por ejemplo, prestar servicios de trabajos comunitarios a la comunidad o el impedimento de ejecutar otros actos como por ejemplo ejercicio de una profesión o vivir en determinado lugar

Pese a que viene a ser una concreción de la pena privativa de derechos, la doctrina la sitúa en un campo aparte debido a su importancia. Es la sanción penal más común y drástica en los ordenamientos occidentales (a excepción de la pena de muerte, de escasa extensión). Supone la privación de la libertad del sujeto, y dependiendo del grado de tal privación

### **1.2.2. Delito**

Al respecto Albán (2009), en su Manual de Derecho Penal sobre el tema indica:

*“Para nuestra exposición un concepto de delito que considere que son cuatro los elementos constitutivos de la estructura del delito: éste es un acto típico, antijurídico y culpable. Si se dan estos presupuestos, el acto será punible, aunque la punibilidad no deba considerarse un elemento del delito sino su consecuencia. Este concepto nos permitirá desarrollar y analizar con absoluta precisión todos los aspectos y problemas que deben ser estudiados dentro de una teoría del delito:*

*a) El delito es acto, ya que el primer elemento, el sustento material del delito es la conducta humana; los tres elementos restantes son calificaciones de esa conducta, son adjetivos que matizan el sustantivo inicial del concepto;*

*b) Es acto típico, porque esa conducta deberá estar previa y expresamente descrita por la ley penal;*

*c) Es acto antijurídico, porque esa conducta es contraria al derecho, lesiona un bien jurídico penalmente protegido;*

*d) Y es acto culpable, porque, desde el punto de vista subjetivo, ese acto le puede ser imputado y reprochado a su autor.*

*Si estos factores confluyen, habrá un delito y, como consecuencia de ello, el acto será punible”. (Albán, 2013)*

De estos conceptos se establece que pueden existir diversas modalidades de delitos, igualmente estas modalidades pueden variar de autor o doctrina, pero la más aceptada es que existen:

### **Delito de comisión**

Las normas jurídicas se expresan en prohibiciones, se las infringen realizando una conducta prohibida. El delito de comisión se refiere a la violación directa de una norma jurídica que prohíbe una conducta específica. Esta transgresión ocurre cuando una persona lleva a cabo una acción que está expresamente prohibida por la ley, lo que constituye la comisión de un delito.

En este contexto, las normas jurídicas establecen prohibiciones que delimitan las acciones permitidas y las que están expresamente vedadas. Cuando se realiza una conducta prohibida por estas normativas, se incurre en un delito de comisión. Estos delitos pueden variar ampliamente, desde infracciones menores en el ámbito del tráfico hasta acciones más graves como el robo, la agresión o cualquier acción contraria a la ley.

La comisión de un delito implica que una persona ha realizado activamente una acción que está tipificada como delito en el marco

legal. Esta conducta puede ser sancionada mediante procesos judiciales y la imposición de penas o medidas correctivas.

Para identificar un delito de comisión, es esencial demostrar que la acción realizada está expresamente prohibida por la ley y que la persona cometió dicha acción de manera intencional o con conocimiento de que estaba infringiendo la normativa vigente.

El análisis de los delitos de comisión implica examinar la relación entre la acción realizada y la prohibición establecida por la ley, así como evaluar la intencionalidad o culpabilidad del individuo involucrado en la comisión del acto ilícito. Esto es fundamental en la determinación de responsabilidades legales y en la aplicación de sanciones conforme al marco jurídico correspondiente.

### ***Delito de omisión***

Se concretan, no realizando una conducta querida por la norma. El delito de omisión se refiere a la violación de la ley al no llevar a cabo una acción requerida por la normativa legal. En este caso, la omisión implica la falta de realización de una conducta que la ley exige o manda realizar, y que, de no hacerse, constituye una transgresión.

A diferencia de los delitos de comisión, donde se incurre en una acción prohibida, en los delitos de omisión la falta de actuación conforme a lo estipulado por la ley puede constituir un delito. Estos pueden involucrar situaciones donde se tiene la obligación legal de actuar de cierta manera para prevenir un daño o proteger a otros, y la omisión de esa acción conlleva consecuencias penales.

En términos legales, para que se configure un delito de omisión, generalmente se requiere que exista una obligación jurídica específica de actuar en una determinada situación. Esta

obligación puede ser impuesta por la ley, por contratos, por relaciones de parentesco, entre otros. La falta de cumplimiento de esta obligación legal puede ser considerada como un delito de omisión.

El análisis de los delitos de omisión implica evaluar si la conducta omitida estaba claramente establecida por la ley, si existía una obligación legal de actuar y si la falta de acción tuvo como resultado un daño o perjuicio. Además, en muchos casos, es necesario evaluar si la omisión fue voluntaria y si se podía haber evitado razonablemente el daño mediante una acción concreta.

## ***Delitos dolosos***

El autor quiere realizar la conducta prohibida por la norma, realizando la misma en forma voluntaria. Los delitos dolosos son aquellos en los que el autor actúa con intención, voluntad o dolo de cometer una conducta que está expresamente prohibida por la ley. En este tipo de delitos, el individuo actúa de manera consciente y con pleno conocimiento de que está realizando una acción contraria a lo establecido por la normativa legal.

El elemento clave en los delitos dolosos es la intencionalidad o el dolo, es decir, la voluntad consciente de realizar la conducta prohibida. Esto implica que la persona que comete el delito actúa de manera deliberada, con el propósito de infringir la ley o causar un resultado específico que está prohibido por la misma.

Los delitos dolosos pueden abarcar una amplia gama de acciones ilícitas, desde delitos menores como el hurto hasta delitos más graves como el homicidio premeditado. En todos los casos, la característica fundamental es la intención consciente de llevar a cabo la conducta prohibida por la ley.

El análisis de los delitos dolosos implica la evaluación de la intencionalidad y el conocimiento del autor al cometer la acción ilícita. Para que se configure este tipo de delito, es necesario demostrar que el individuo tenía la intención consciente de realizar la conducta prohibida, independientemente de las consecuencias exactas que se produzcan como resultado de dicha acción.

### ***Delitos culposos***

La conducta no es voluntaria, pero el autor no se comporta con el cuidado debido a fin de evitar la lesión del bien jurídico. Los delitos culposos se refieren a aquellas conductas ilícitas en las cuales el autor no actúa con intención directa de infringir la ley, pero incurre en la transgresión debido a una falta de precaución o cuidado necesario. En estos casos, el individuo no tiene la intención consciente de cometer un delito, pero su negligencia o falta de precaución conlleva a la ocurrencia de un resultado prohibido por la ley.

La característica principal de los delitos culposos radica en la falta de voluntad de cometer la conducta prohibida. Sin embargo, a pesar de que no hay intención directa de infringir la ley, el individuo es considerado responsable debido a su falta de diligencia o cuidado razonable para evitar el resultado perjudicial.

Estos delitos suelen estar asociados con acciones en las que se espera un nivel de cuidado o prudencia por parte del autor para evitar daños a otras personas o a sus propiedades. La conducta culposa surge cuando el individuo no cumple con el estándar de cuidado necesario que una persona razonable en la misma situación habría adoptado para prevenir un daño.

El análisis de los delitos culposos implica evaluar si el autor actuó de manera negligente o descuidada, no tomando las precauciones adecuadas que un individuo razonable habría



tomado en circunstancias similares. Se considera si se violaron los estándares de cuidado y si esta violación condujo directamente al resultado dañino o prohibido.

### ***Delitos de tránsito***

Primeramente, antes de referirme al concepto de delitos de tránsito, en primer término, conozcamos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto Cabanellas (2010), en su diccionario considera: “*Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta*”.

Alvarado (2005), considera que delito de Tránsito “*es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo*”.

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

Para Gómez Toapanta (2005), “*el desconocimiento de las normas y el mal comportamiento de los usuarios viales es uno de los principales problemas que afectan a la seguridad en la conducción de vehículos*”; aspecto con el que concuerdo en razón que el conductor de un vehículo incide en la seguridad de acuerdo a su forma de actuar ante las diversas situaciones del tránsito; a manera de ejemplo cito algunos delitos que contempla la Ley de Tránsito y que se producen por el factor humano.

La naturaleza de los delitos impudentes o culposos que según el maestro Zaffaroni (2008), en su obra “Manual de Derecho Penal”

donde nos enseña que *“son tipos abiertos los que deben ser completados (cerrados) por el juez, acudiendo a una disposición o norma de carácter general que se encuentra fuera del tipo. El tipo abierto, por sí mismo, resulta insuficiente para individualizar la conducta prohibida. Esto es lo que sucede siempre con los tipos culposos: no es posible individualizar la conducta prohibida si no se acude a otra norma que nos indique cuál es el “cuidado a su cargo” que tenía el sujeto activo”*:

Cabanellas (2010), manifiesta en su diccionario jurídico elemental que *“la infracción culposa, es la acción, y según algunos también la, omisión, en que concurre culpa (imprudencia, negligencia) y que está penado por la Ley”*. El autor, aun obrando sin malicia o dolo, produce un resultado ilícito que lesiona la persona, los bienes o derechos de otros

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

Torres Chávez (1998), expresa que, *“en el delito culposo no hay el elemento voluntario del mal, sino la falta necesaria y obligante de la previsión racional”*. Por su parte, Romero Flores (2001), sostiene que, los requisitos de la conducta culposa son los siguientes:

*“1.- Una acción u omisión voluntaria de la que esté ausente todo dolo directo o eventual.*

2.- *Un elemento subjetivo consistente en el desprecio a las racionales consecuencias nocivas de la acción u omisión, siempre previsibles, prevenibles y evitables, y que distinguen la culpa consciente de la culpa inconsciente según que el peligro que entraña la conducta haya sido efectivamente previsible o hubiere debido serlo.*

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

4.- *La causación de un daño.*

5.- *La relación de causalidad entre la acción u omisión descuidado e inobservante de las mencionadas normas, y el daño sobrevenido”.*

Por lo que al hablar de infringir un deber de cuidado considerando el Art. 371 del COIP, se establece que los delitos de tránsito se adecuan a los delitos culposos o imprudentes, así para Zaffaroni (2008), señala que “*el tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado. La circunstancia de que el tipo no individualice la conducta culposa por la finalidad en sí misma, no significa que la conducta no tenga finalidad... El tipo es una figura que crea el legislador, una imagen que da a muy*

*grandes trazos y al solo efecto de permitir la individualización de algunas conductas... Asentado que el tipo culposo prohíbe una conducta que es tan final como cualquiera otra, cabe precisar que, dada su forma de deslindar la conducta prohibida, el más importante elemento que debemos tener en cuenta en esta forma de tipicidad es la violación de un deber de cuidado... Si bien se ha dicho que la imprudencia es un exceso en el actuar y la negligencia es una falta de actuar, lo cierto es que en uno y otro caso -que en el fondo no pueden distinguirse bien- hay un deber de cuidado violado, que es lo importante, como se deduce del mismo tipo cuando, en general, se refiere a los “deberes a su cargo”.*

Es importante también señalar que el deber de cuidado opera en dos dimensiones, en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

Con relación al término Imprudencia, según Albán (2013), en su Manual de Derecho Penal se “*manifiesta en actos realizados con ligereza y sin considerar riesgos, que así mismo causan daños a terceros*”.

### **1.2.3. 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.

Zambrano Pasquel (2008), respecto al dolo en su Manual de Derecho Penal lo considera, *“es el conocimiento de los elementos objetivos del tipo, y la voluntad de concreción, o al menos la aceptación de que se produzca el resultado como consecuencia de la actividad voluntaria”*.

### **La culpa.**

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

En la culpa se habla de conducta voluntaria no porque todo el proceso 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. Torres Chávez (1979), en su obra *“Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas”* considera que *“las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes”*.

Gallegos (2009), efectúa un análisis interesante sobre los dos tipos de culpa referidos, al considerar que *“en correspondencia con tal clasificación nosotros creemos que en casi todos los supuestos es más culpable el imprudente que el negligente aunque se considere a dichos conceptos como cuasi-sinónimos”*.

## 1.2.4. Las agravantes en el delito de tránsito

Indicado previamente que constituye un común denominador a todas las legislaciones penales modernas el empleo de circunstancias para caracterizar las múltiples situaciones de hecho que configuran las diversas infracciones penales, aunque naturalmente han existido y existen sistemas diferentes y ordenamientos que han evolucionado hasta lograr la desaparición de la parte general de las llamadas “*circunstancias*”; al menos en su prístina configuración.

Son circunstancias agravantes determinan un incremento en la medida de la sanción, consecuencias u otros factores referidos por la ley, donde se faculta a los jueces para poder aumentar la sanción según el caso.

Por su parte Rodríguez Devesa (2009), clasifica las agravantes en dos grandes grupos, “*las que agravan la responsabilidad criminal por determinar una mayor antijuridicidad (objetivas) y las que la agravan por incurrir en una mayor culpabilidad (subjetivas)*”.

Es así como en varios de los tipos penales permiten que se les añadan circunstancias agravantes o atenuantes, las cuales no modifican los elementos fundamentales del tipo básico y asimismo pueden constituirse en tipo autónomos. No obstante, para establecer distinciones, habrá que atender a la interpretación de los elementos que las conforman. Hecho que también se presenta en los tipos de infracciones de tránsito.

Sobre este tema, se ha pronunciado el maestro Cerezo Mir (2010), en sus apuntes de lo injusto como magnitud graduable, donde para este autor, constituye: “*Circunstancia todo hecho, relación o dato concreto determinado, que es tenido en cuenta por la ley para medir la gravedad de lo injusto o de la culpabilidad y por ello tanto el desvalor de la acción como el desvalor del resultado en*

*los delitos de acción dolosos e imprudentes, pueden revestir una mayor o menor gravedad, en las que como en el Código Penal Español, se incluyen una serie de circunstancias atenuantes y agravantes que atenúan o agravan la pena, por ser menor o mayor la gravedad de lo injusto”. (Cerezo, 2010)*

Por ello en este sentido sería la de vincular la graduación de las penas tras la ocurrencia y aplicación de circunstancias al momento de la determinación judicial de la pena, orientándole al juez que en caso de aplicar circunstancias atenuantes y agravantes la sanción podrá optativa y discrecionalmente rebasar o reducir según corresponda la media prevista para el tipo penal, hecho que también puede ser considerado en la materia de delitos de tránsito, por más que sean tratados como delitos culposos.

Por lo que circunstancias agravantes se entiende a las condiciones que modifican una conducta delictiva, aumentando la aplicación de una pena al demostrarse en ciertos casos la peligrosidad del infractor o una grave afectación a la sociedad. A decir de Cabanellas (2010), concordando con lo anterior, *“son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal”*.

### **1.2.5. El estado de embriaguez**

Para Vela Trevino (2010), *“la embriaguez ha sido reconocida legislativamente como una causa de inimputabilidad, pero no en todos los supuestos, “en razón que se ha probado fehacientemente el efecto que el alcohol produce en el cerebro y por ello mismo en las formas de manifestación de la conducta. El metabolismo cerebral se altera a causa de la presencia de sustancias etílicas en el torrente sanguíneo, de ahí que las facultades normales del tipo intelectual se afecten en diferentes grados, según sea la cantidad de alcohol que haya absorbido el organismo”*.

Por ello la embriaguez es el conjunto de alteraciones fisiológicas y psíquicas de un sujeto por la ingesta de sustancias alcohólicas. De ello considerando primeramente a la palabra embriaguez, en su definición, consistencia es un sustantivo femenino que indica el estado transitorio caracterizado por una falta de coordinación motora y un oscurecimiento de la conciencia; puede estar provocado por una intoxicación de alcohol, estupefacientes, oxígeno en submarinistas, monóxido de carbono, entre otros.

Por su parte afirma González et al. (2010), que *“por ebriedad entendemos el conjunto de alteraciones biopsíquicas que sufre una persona como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas”*.

La ebriedad o embriaguez, es el estado de intoxicación con el alcohol (alcohol etanol) a un grado suficiente como para deteriorar las funciones mentales y motrices del cuerpo. Una persona que habitualmente se intoxica de este modo se etiqueta como *“alcohólico”*; también es catalogado, a menudo, como *“borracho”* en lenguaje vulgar. Y en lenguaje más formal *“dipsómano”*.

Las bebidas alcohólicas, a diferencia de otras drogas, son de libre consumo público o privado, salvo las restricciones legales por razón del lugar o el suministro a menores de edad. Sin embargo, el uso en exceso de tales bebidas genera distintos grados y clases de intoxicación o embriaguez.

No podemos obviar que la embriaguez además de un concepto jurídico tiene una trascendencia social, la necesidad de que la sociedad civil y que el Estado tome medidas o políticas necesarias para solventar los percances generados por el trasiego de las sustancias alcohólicas.

Por lo que el estado de embriaguez o aliento a licor es un factor que disminuye la capacidad de un conductor para conducir



un vehículo a motor debido a su ingesta, pero que pese a estar penalizada su conducta de riesgo indebido, no ha significado hasta el momento su reducción.

Al respecto Hernández (2010), nos enseña en su libro Seguridad Vial, velocidad y reforma al Código Penal que *“no se debe olvidar que, para tipificar nuevos delitos de tránsito, éstos deben mostrar claramente cuáles son las actitudes individuales que la sociedad no está dispuesta a tolerar y que por su peligrosidad concreta hacia el resto de las personas pueden verse atacadas por los insolidarios e incívicos que, refugiándose en un mal entendido concepto de accidente, ponen en peligro la seguridad de las personas en las carreteras y en los espacios urbanos”*.

Por lo que muchos autores consideran que el alcohol, influye sobremanera en los accidentes de tránsito, por lo que se entenderá en cuenta que el embriagado no conduce porque físicamente no puede ni pararse y el que conduce es porque no ha pasado de la primera fase (fase final de la etapa social-eufórica) eufórica y ello según la ley es embriaguez, en nuestro país el límite es de 0.30 g por litro de sangre, por lo que el peligro que encierra es considerable por el estado emotivo (exacerbado) que a la hora de conducir puede afectar su entendimiento.

En cambio, para Gallegos (2009), la alcoholemia, es *“la medición instrumental de una situación fisiológica, como lo es el porcentaje de alcohol que actualmente existe en la sangre. La ebriedad en cambio constituye un estado síquico de turbación, de las facultades intelectuales por haber bebido alcohol”*.

Al respecto Márquez Cisneros (2012), plantea que *“tal y como lo ha señalado algún sector de la doctrina nacional, no debemos olvidar que, en el menor de los casos, el dato objetivo referido a la superación de una determinada tasa de alcohol, tiene un sentido*

*referencial y cumple el papel de pauta orientadora para saber el límite mínimo debajo del cual no es posible acreditar el estado de ebriedad. De esta manera, la ley, con dicha cuantificación fija los límites mínimos a partir de los cuales puede computarse dicho estado de embriaguez”.*

Con relación a los efectos en los diferentes niveles de alcoholemia en la conducción Gallegos (2009), indica que:

<b>Alcoholemia</b>	<b>Efectos en la conducción</b>
0,2 - 0,5	Se altera la valoración del riesgo. Disminuye la auto-crítica y se sobre valoran las capacidades, se tiene una apreciación incorrecta de la velocidad. Desde los 0,3 la conducción está prohibida
0,5 – 0,8	Predomina la sensación de euforia y no se toma conciencia de los peligros reales que se corren y se hacen correr a los demás.
0,8 – 1,5	Hay síntomas claros de intoxicación. Están seriamente afectadas la vigilancia, la atención, la percepción y la coordinación. Los reflejos están perturbados. La conducción está prohibida.
1,5 – 3,0	Grave peligro. Síntomas claros de embriaguez, trastornos del equilibrio y de la marcha.

Del cuadro realizado e indicado ahora parte la siguiente pregunta ¿qué es el examen de alcoholemia? Según García Falconi (2008), es “la concentración de alcohol etílico en la sangre; de tal modo que el examen de alcoholemia, no es sino la determinación del grado de esa concentración, sea por métodos físicos, químicos o bioquímicos, y así al afirmar que la alcoholemia es de un gramo por mil, significa que en la persona por cada litro de sangre se observa la presencia de un gramo de alcohol etílico”.

## 1.2.6. Sobre la impunidad en tránsito

Según el Diccionario de Cabanellas (2006), impunidad proviene *“del vocablo latino impunītas, es un término que refiere a la falta de castigo. Se conoce como castigo, por otra parte, a la pena que se impone a aquel que ha cometido una falta o un delito. Esto quiere decir que, cuando hay impunidad, la persona que ha incurrido en una falta o un delito no recibe la pena que le corresponde por su accionar. De esta forma no se sanciona ni se enmienda su conducta”*.

El ex Vocal del Consejo de la Judicatura de Transición, el Dr. Fernando Yávar, presentó una iniciativa denominada “menos impunidad en tránsito” en forma oficial ante las autoridades de varias provincias, servidores y servidoras judiciales y representantes de la ciudadanía. La aplicación de la medida comenzó a mediados de mayo de este año. El proyecto se ejecuta a través de un acuerdo interinstitucional entre el Consejo de la Judicatura, Policía, Fiscalía, y Agencia Nacional de Tránsito.

Abad, citado por Rodríguez Acosta (2014), señala que *“según un dato presentado por el Consejo de la Judicatura, los juicios de tránsito que llegan a sentencia no llegan ni al 5%. Para Abad, esto se debe a que el 70% de las víctimas en los siniestros de tránsito provienen de los sectores más sensibles y vulnerables como los peatones, los usuarios de transporte público y los ciclistas. Estos en muchas ocasiones, no tienen la posibilidad de contratar un abogado o si lo hacen, terminan optando por acuerdos reparatorios y no por una sanción al infractor”*.

Abad (citado por Rodríguez Acosta, 2014), también refiere que *“existen casos en los que inclusive, habiendo muerto una persona producto del siniestro, se han llegado a acuerdos reparatorios de apenas 800 dólares... Esta no es la manera de hacer justicia...”*

aunque en la misma Ley hay innumerables herramientas para ayudar a demostrar responsabilidad y culpabilidad en los accidentes de tránsito, estas no son utilizadas”; circunstancias que comparte con el mencionado entrevistado.

*“Hay que potenciar estas herramientas que da la ley para que los jueces y los fiscales lleguen a una sentencia y a una indemnización justa”* subrayó. Para Abad citado por Rodríguez Acosta, (2014), los ecuatorianos han empezado a considerar que morir en las carreteras es algo normal, “Y no es normal” enfatizó.

Por lo que cabe la pregunta aquí: ¿Cuáles son las razones de esta impunidad que insulta a toda la sociedad? En primer lugar, se sigue sosteniendo que estos hechos son desgracias producto de la fatalidad o el infortunio. Se habla de accidentes, de lamentables sucesos imprevisibles e inevitables. Pero esto es inaceptable, ya que como se ha demostrado la mayoría de accidente de tránsito son cometidos por personas en estado de embriaguez o con aliento a licor. Aquí la mala suerte no existe, las cosas que pasan, en estos casos, son consecuencia de lo que hacemos o dejamos de hacer. Es simple: si un conductor se emborracha y luego circula a 100 km/h en una calle donde la velocidad máxima es 50 km/h y hiere o lesiona a alguien o produce daños materiales, debemos tener en claro que esa muerte no se produjo por culpa del destino.

Por lo que existe causas concretas, un resultado esperable y un responsable del hecho. Así de claro. Si se quiere empezar a desterrar la impunidad en tránsito, debemos asumir que manejar no es un derecho, sino una responsabilidad.

Además, con lo indicado anteriormente, se ha demostrado la relación existente entre los diferentes niveles de alcoholemia alcanzadas después de ingerir bebidas alcohólicas y el

empeoramiento de las capacidades para la conducción de un vehículo. Se ha descubierto que después de ingerir alcohol, los conductores piensan que conducen en forma correcta, cuando en realidad no es así. Esto se debe a que el alcohol reduce la atención, aumenta el tiempo de reacción a estímulos y las diferencias en la intensidad de los estímulos son más difícilmente de distinguir.

Estos hallazgos, llevaron a varios países a establecer límites legales de alcoholemia por encima de los cuales se considera que una persona está incapacitada para la conducción de un vehículo, como es el caso del Ecuador.

Resumiendo se puede señalar, que manejar en estado de ebriedad, es una agravante y contravención grave que pertenece, como dicen los tratadistas de la materia, a la categoría de los Delitos de Peligro Abstracto, pues para su configuración no se requiere ni de intención dolosa directa, ni de resultados antijurídicos, pues la protección de la Ley, no recae inmediatamente sobre la integridad de las personas o cosas particulares, sino que el bien jurídico protegido es la Seguridad Pública, hecho que no se cumple cuando se permite los acuerdos reparatorios pero no se considera al momento de resolver el estado de embriaguez, entendiéndose no se está en contra del acuerdo reparatorio entre las partes, lo que se está en contra de que se ratifique el estado de inocencia y no se le sancione al conductor que ha estado con aliento a licor o estado de embriaguez, creando una impunidad.

### **1.3. Marco jurídico**

La Constitución de la República, en el Art. 76 establece: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas... La ley establecerá la*

*debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”* (Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente, 2008). Estableciéndose por mandato constitucional la proporcionalidad de la pena.

Es un principio que compara dos magnitudes: medio y fin. El principio de proporcionalidad, entendido en sentido amplio, exige que las medidas restrictivas de derechos “*se encuentren previstas en la ley*” y que sean necesarias para alcanzar los fines legítimos previstos en una sociedad democrática.

### **1.3.1. Pena**

Con respecto a las penas en la materia de tránsito es importante indicar que el Ex Art. 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV que estuvo en vigencia hasta el 10 de agosto del 2014) establecía: “*Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son: a) Reclusión; b) Prisión; c) Multa; d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos; e) Reducción de puntos; y f) Trabajos comunitarios. Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal*”.

Ahora el COIP en el Art. 58 establece la clasificación en cuando a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código. Las penas privativas de libertad tendrán una duración de hasta cuarenta años. En cambio las penas no privativas de libertad son: 1) Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo. 2. Obligación de prestar un servicio comunitario. 3) Comparecencia periódica y

personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia. 4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo. 5. Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general. 6. Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio. 7. Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia. 8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito. 9. Restricción del derecho al porte o tenencia de armas. 10. Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual, 11. Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares. 12. Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras. 13. Pérdida de los derechos de participación.

La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal. Por lo que normalmente a sancionar una infracción de tránsito especialmente un delito, el juez de tránsito debería establecer una pena privativa de libertad, multa, suspensión de la licencia de conducir y reducción de puntos, en el caso de contravenciones podría ser las mismas y la multa correspondiente dependiendo del tipo de contravención. Incluso a en lo referente a la multa se debería aplicar en lo que fuera correspondiente lo establecido en el Art. 70 del COIP.

Considerando a la pena como una sanción que esta previamente establecida por las leyes, para quienes cometen un delito o falta, también especificados. Para otros la pena es una sanción previamente establecida por la ley, para quien comete un delito

o falta, y ha sido condenado en sentencia firme por el órgano jurisdiccional competente o también especificado.

### **1.3.2. Delitos de tránsito**

Código Orgánico Integral Penal (COIP) donde ahora se encuentran ahora determinadas las infracciones de tránsito, que se encuentra determinada en el Art. 371 que indica: “Infracciones de tránsito.- *Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.*” De conformidad a lo que dispone el Artículo 19 i: “*Clasificación de las infracciones.- Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones*”. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)

Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito están determinados en los Arts. 376 al 382 del COIP y en cambio las contravenciones de tránsito están determinadas en los Arts. 383 al 392 del mencionado cuerpo legal. Pero resulta que dentro de las agravantes en las infracciones de tránsito determinadas en el Art. 374 del COIP, se consideran circunstancias referentes a la licencia de conducir si esta caducada, suspendida, o que si la persona no este legalmente autorizada para conducir o que la persona que ocasione un accidente de tránsito huya del lugar de los hechos, e incluso si la persona ocasione un accidente en un vehículo sustraído, pero ahora no se establece como circunstancia agravante que se cometa la infracción en estado de embriaguez, y por lo tanto no existe en el COIP dentro de las infracciones de tránsito la determinación de la circunstancia agravante de la embriaguez, especialmente cuando solo existen daños materiales, delito que se encuentra determinado en el Art. 380 del mencionado cuerpo legal, por lo que existe un vacío legal referente a este problema que incide directamente para la imposición de una pena.



La Constitución de la República, en el Art. 76 establece: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: ...6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”* Estableciéndose por mandato constitucional la proporcionalidad de la pena.

El Art. 380 del COIP textualmente dice: *“Daños materiales.- La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general. La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles”*.

Hay que considerar también que una víctima de tránsito es la persona que presenta algún tipo de daño directo e inmediato y que resulta afectada en su integridad física o en su patrimonio económico como consecuencia directa de un accidente de tránsito, para ello debería estar acreditada dentro del accidente de tránsito

De conformidad con la definición del COIP referente a las infracciones de tránsito, se puede determinar que el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial. Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal, es por eso que para referirnos a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a delitos de tránsito se refiere debemos remitirnos a lo establecido en el mismo COIP, lo que se encuentra en vigencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el reglamento de aplicación a la ley que está vigente.

En el ex artículo 107 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial disponía: “*Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones*”. Esta clasificación era tomada textualmente del Código Penal, que igualmente clasifica a la infracción penal en dos clases: delitos y contravenciones. Que hasta ahora se mantiene en el COIP, como hemos podido indicar.

Son delitos de tránsito los que provocan lesiones o la muerte a las personas; y, por consiguiente, tienen las penas más graves que comprenden la prisión desde un año, e inclusive la reclusión mayor ordinaria de 10 a 12 años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente de 40 a 60 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en

general considerando lo que dispone el Art. 70 numeral 10 del COIP donde indica: *“En las infracciones previstas en este Código se aplicará además la pena de multa conforme con las siguientes disposiciones:. 10. En las infracciones sancionadas con pena privativa de libertad de diez a trece años se aplicará la multa de cuarenta a sesenta salarios básicos unificados del trabajador en general...”*

Los delitos de tránsito están tipificados dentro del COIP desde el Art 376 hasta el Art. 382 inclusive del COIP. Dentro de este articulado existe una gran variedad de delitos que pueden ser cometidos por conductores de vehículos, el contratista y/o ejecutor de una obra, o incluso por los 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 con el 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 establecida en el artículo 410 del COIP que dispone: *“El ejercicio de la acción penal es público y privado. El ejercicio público de la acción corresponde a la Fiscalía, sin necesidad de denuncia previa. El ejercicio privado de la acción penal corresponde únicamente a la víctima, mediante querrela...”*

### **1.3.3. Dolo y culpa**

La existencia de conductas delictivas, determinan las respectivas responsabilidades e imponen las penas preestablecidas. En la legislación penal ecuatoriana, tal como lo señala los Arts. 26 y 27 del COIP, también se considera que la infracción puede ser dolosa o culposa, cuando indican:

*“Artículo 26.- Dolo.- Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño. Responde por delito preterintencional la persona que realiza una acción u omisión de la cual se produce un resultado más grave que aquel que quiso causar, y será sancionado con dos tercios de la pena.*

*Artículo 27.- Culpa.- Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código..”*

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

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

Por todo lo expuesto se colige que el dolo no es aplicable a las infracciones de tránsito; los conductores de vehículos no circulan por la vía pública con el fin de cometer un ilícito; en el supuesto no consentido este acto jurídico sale de la materia de tránsito e ingresa al campo penal.

En la materia de tránsito se considera que todos los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito, que entre sus elementos principales se tiene:

a) Es un suceso eventual;

- b) Debe ser sin intención, pero con culpa;
- c) Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
- d) Se produce en la vía; y
- e) Participan seres humanos, como se lo analizara posteriormente.

#### **1.3.4. El delito de tránsito**

Partiendo de concepto de delito dado por el COIP, como la conducta típica, antijurídica y culpable que tiene como consecuencia la sanción de una pena; en materia de tránsito para que exista un delito, se debe cumplir con los elementos constitutivos del delito, que son los siguientes:

- a) Debe ser una conducta, ya que el sustento material, es la conducta humana, en este sentido el Art. 371 del COIP manifiesta: “*Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial*”. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)
- b) Debe ser típico, esto es que la conducta deberá estar previa y expresamente descrita como ley penal, ahora la materia de tránsito está incluida en el Código Orgánico Penal Integral
- c) Debe ser antijurídico, esto es que la conducta sea contraria a derecho y lesiones un bien jurídico penalmente protegido.
- d) Culpable, ya que, desde el punto de vista subjetivo, el acto puede ser imputado o reprochado al autor.

Los delitos de tránsito están tipificados en el COIP desde el artículo 376 hasta el artículo 382, 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 infractor.

A continuación, procedo a transcribir para una mejor ilustración los artículos indicados del COIP que se encuentran en la sección segunda referente a los delitos de tránsito del capítulo octavo:

*Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.*

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

*conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.*

*La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general*

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

*Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.- La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.*

En relación a las penas y sanciones, si bien el COIP en los artículos indicados mantiene en su mayoría las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito establecidas en la LOTTTSV, pero se ha agravado las penas para quienes conducen en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas ya que conforme lo determina el Art. 376 la pena privativa de libertad será de diez a doce años y la revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En cambio, en

caso de muerte culposo-determinada en el Art. 377 cuando se infrinja un deber objetivo de cuidado la pena será de privación de la libertad de uno a tres años y la suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad, pero en el mismo artículo en su inciso segundo determina que serán de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Se mantiene en el COIP la tendencia sancionadora a los vehículos que presten el servicio de transporte público, determinados en los Arts. 381 y 382, referentes al exceso de pasajeros y daños mecánicos previsibles en transporte público. Acabe indicar que la norma ya no sanciona como delito a quienes conduzcan vehículos que presten el servicio de transporte público con llantas lisas, como anteriormente lo establecía el Art. 135.2 de la LOTTTSV e igualmente para esta clase de delitos no es responsable solidario el propietario de vehículo y la operadora a la cual pertenece.

Para analizar las conductas descritas como delitos de tránsito es menester resaltar, que las infracciones de tránsito son culposas, ya que exista la falta de intención de causar daño, que se persigue la sanción a las personas porque incumplen un deber, asignado



a todo individuo que es el de actuar con el necesario cuidado, con la diligencia indispensable, para evitar que sus actos causen daños a las personas o a la comunidad.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial, y el ejercicio corresponde exclusivamente a la Fiscalía General del Estado a través de un Agente Fiscal.

Actualmente el juicio por un accidente de tránsito, consistente en un delito de tránsito, tiene relación con un juzgamiento que consiste en deliberar y sentenciar una causa, por parte del que tiene autoridad para ello. El juzgamiento de los delitos de tránsito corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial en el Art. 229 y en concordancia con el Art. 147 de la LOTTTSV que se encuentra vigente todavía.

De ahí que debemos resaltar lo siguiente:

- a) Para que exista juzgamiento se requiere que exista un presunto delito de tránsito,
- b) Debe ser juzgado por autoridad con jurisdicción y competencia para el efecto: y
- c) constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados.

El proceso de juicio de tránsito es el trámite tendiente para obtener un reconocimiento judicial que disponga el pago de los daños y perjuicios y demás indemnizaciones a favor de la víctima de un accidente de tránsito y la determinación de la responsabilidad de quien cometió dicho acto o hecho.

Para iniciar el proceso de juicio de tránsito se requiere que haya existido previamente un accidente de tránsito es decir choque, atropello, estrellamiento, entre otros, la noticia criminis es decir la noticia del accidente se le informa al señor Fiscal de la unidad de delitos de tránsito, mediante un parte policial realizado por un agente de tránsito, en virtud del cual la fiscalía inicia las investigaciones para obtener los elementos de convicción necesarios para establecer si se trata de un delito o contravención, entre estos elementos parte policía, técnicos mecánicos e informe de reconocimiento de las víctimas, una vez con estos elementos solicita día y hora para la audiencia de formulación de cargos en contra del presunto causante del accidente.

Es importante indicar que el Art 78 de la Constitución de la República indica: *“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado...”*

Por lo que puedo decir que una víctima de un accidente de tránsito debe estar enmarcada dentro de este principio constitucional. Por lo que se debe considerar a una víctima de accidente de tránsito, como aquella persona que resulta afectada en su integridad física o económica como consecuencia directa de un accidente que es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

En el ámbito de las infracciones de tránsito es menester que la víctima sea indemnizada en la reparación del daño causado ya

sea de carácter material o de carácter personal, situación de prevé el COIP en sus artículos 77 y 78.

### **1.3.5. Agravantes**

El texto del Ex Art. 30 del Código Penal (dejó de estar en vigencia por la entrada del COIP el 10 de agosto del 2014), además de contener una definición de lo que se considera como circunstancias agravantes, al señalar que: “*son todas las circunstancias que aumentan la malicia del acto, o la alarma que la infracción produce en la sociedad, o establecen la peligrosidad de sus autores*”, nos especifica que se consideran las mismas siempre y cuando éstas no sean constitutivas o modificatorias de infracción, texto que nos lleva a considerar la existencia de las circunstancias agravantes específicas de un delito, tema de gran importancia, ya que de su correcta aplicación en el proceso de juzgamiento no solo depende la aplicación de una pena sino la consideración de atenuantes y lo más importante de tipos penales diferentes a los delitos comunes o incluso en los delitos culposos como son los de tránsito.

El ex Art. 121 de la LOTTTSV (dejó de estar en vigencia por la entrada del COIP el 10 de agosto del 2014) indica textualmente: “*Se consideran circunstancias agravantes:*

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;*
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;*
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;*
- d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;*

e) *Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;*

f) *Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;*

g) *No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,*

h) *La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.”*

Es así que en varios de los tipos penales permiten que se les añadan circunstancias agravantes o atenuantes, las cuales no modifican los elementos fundamentales del tipo básico y asimismo pueden constituirse en tipo autónomos. No obstante, para establecer distinciones, habrá que atender a la interpretación de los elementos que las conforman. Hecho que también se presenta en los tipos de infracciones de tránsito. Por lo que circunstancias agravantes se entiende a las condiciones que modifican una conducta delictiva, aumentado la aplicación de una pena al demostrarse en ciertos casos la peligrosidad del infractor o una grave afectación a la sociedad. A decir de Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala concordando con lo anterior, “*son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal*”.<sup>1</sup>

Es por ello que en el caso de las circunstancias agravantes de tránsito no son genéricas, sino que deben ser específicas para los hechos e infracciones culposas de tránsito. Así las circunstancias agravantes no deben confundirse con los elementos constitutivos del delito, que son partes de él, pues sin ellos no existirían así el

---

1 CABANELLAS, Guillermo (2.003) “Diccionario Jurídico” Editorial Heliasta Tomo II, III, IV, Buenos Aires-Argentina, Pag 208

delito comprendido en el artículo 376 del COIP que trata sobre: *“Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan...”* no trata al estado de embriaguez como agravante sino como elemento constitutivo de este delito de tránsito, por lo que quien ha cometido en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas, y en el caso en examen de hacerlo en estado de embriaguez, constituye un delito específico como lo determina este artículo del COIP, por lo que la circunstancia agravante (el estado de embriaguez) ya forman parte del tipo del delito, razón por la cual al ya estar previstas dentro de la infracción de tránsito no se debe tomar en cuenta nuevamente como circunstancias agravantes generales y que ahora no se encuentran determinadas en el Art. 374 del COIP, pero que anteriormente si estaban establecidas y determinadas en el Art. 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dejó de estar en vigencia por la entrada del COIP, pero no se encuentra determinado como elemento tipo en el delito de daños materiales determinado en el Art 380 del indicado cuerpo legal, existiendo un vacío legal.

### **1.3.6. Estado de embriaguez**

El Artículo 243 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que ha sido promulgado mediante el Registro Oficial No. 731 segundo suplemento de fecha 25 de junio del 2012, indica: *“Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye*

*las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo. Es estar en un estado alterado de conducta por la ingestión de alguna sustancia estimulante (generalmente alcohol), literalmente significa estar intoxicado.”* Hay que considerar que este reglamento se encuentra vigente ya que no ha sido derogado pese a la publicación del COIP, donde se dejó sin efecto varios artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial entre ellos el Art. 121 que trataba sobre las circunstancias agravantes especialmente el literal a) que se refería a cometer la infracción en estado de embriaguez.

Entre los elementos del estado de embriaguez para que se establezca esta conducta se deduce que son varios los elementos que conforma este estado entre ellos:

- a) La conducción,
- b) que esa conducción esté referida a la de un vehículo motorizado,
- c) que tal conducta se realice en una vía pública o privada,
- d) que la ingesta de sustancias alcohólicas genere un grado de intoxicación etílica y
- e) la influencia de esa ingesta en el organismo del conductor, por lo tanto, en la capacidad para conducir sin peligro.

Los señores asambleístas en la última reforma publicada en el suplemento del Registro Oficial No. 415, de 29 de marzo de 2011, se publicó la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, donde considerando este estado de embriaguez, se han agravado las penas para quienes conducen en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, además de que se ha eliminado la posibilidad de reducción de penas en el caso de que el infractor haya cometido el delito de

tránsito bajo los efectos del alcohol, eliminando la reducción de la pena para ser cumplida mediante trabajos comunitarios.

Por lo que cabe la pregunta ¿cómo afecta el alcohol en el organismo? Para ello los concedores manifiestan que si afecta al organismo ya que disminuye muchas de las facultades precisas para la conducción tales como:

- Disminuye el campo visual.
- Perturba el sentido del equilibrio.
- Los movimientos se hacen menos precisos.
- Disminuye la resistencia física.
- Aumenta la fatiga.
- Se perturba la visión; se dificulta la acomodación de la vista a los cambios de luz.
- Se calcula mal la distancia.
- Disminuye los reflejos.
- Aumenta el tiempo de reacción.

El alcohol también produce unos efectos psicológicos que hace que, cuando se conduce, no sólo que no se es consciente de la disminución de la facultades, sino que se sienta todo lo contrario:

- Hay sentimiento de invulnerabilidad.
- Se subestima el riesgo.
- Se tienen sentimientos de impaciencia y agresividad.
- Está disminuida la capacidad de atención.

Cuando se consume alcohol se producen los siguientes problemas que se agravan con el aumento de la alcoholemia es decir el alcohol en la sangre:

- Dificultad para percibir el color rojo (de frenado, semáforos, señalización de obras).
- Dificultad para acomodar la vista a la luz y a la oscuridad y a los cambios de luz (autopistas, cruces, túneles, etc.)
- Apreciación inexacta / equivocada de las distancias (adelantamientos, entrada en curva, no respetar distancia de seguridad, etc.).
- Disminución del campo visual. La visión normal del ojo humano disminuye, quedando reducido el ángulo del campo visual, por lo que se pierden los estímulos que están en los laterales (cruces).
- Aumento del tiempo de reacción. Aumenta la distancia recorrida desde que el conductor percibe la señal hasta que actúa sobre los mandos del vehículo (al frenar ante un peligro, si se ha bebido, se recorre un 10% más de distancia: esos metros pueden ser mortales).

De ahí que el alcohol en la conducción es un riesgo resultante del binomio alcohol-conducción no sólo está en función de la cantidad de alcohol consumida. Influye también en:

- La personalidad y el estado de ánimo previo a la ingesta.
- Lo que se espera obtener con el consumo.
- El estado físico y el momento del consumo (en ayunas, comiendo, etc.)
- La tolerancia.
- Por otro lado, hay que tener en cuenta que:
- Lo medicamentos ingeridos con alcohol pueden provocar efectos imprevisibles.



- En algunas enfermedades, beber alcohol incapacita totalmente para la conducción.
- Los estados de fatiga, sueño, cansancio, en combinación con el alcohol, aumentan el riesgo de accidentes. En estas situaciones, los estimulantes, las drogas y los medicamentos, no disminuyen el peligro; normalmente lo aumenta.
- La combinación con otras drogas siempre aumenta el riesgo.

Nuestra ley respecto al estado de embriaguez o aliento a licor determinaba en el artículo 151 de la LOTTTSV dispone: *“Cuando producido un accidente de tránsito se presume que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso...”*.

Y añade que el último inciso de la citada norma dispone: *“En caso de que estos resultados físicos sean positivos se detendrá al infractor que se encuentra bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o estado de embriaguez, en cuyo caso además se deberá adjuntar al parte la prueba de video de este examen, para cuyo propósito se dotará a las autoridades de control correspondiente de los elementos técnicos necesarios para la obtención de este video...”*.

De igual manera el Artículo 182 de la LOTTTSV indica que *“No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolecticos y psicotrópicas.”* Por lo que todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la

detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito. Adicionalmente, se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

En el Ecuador es alto el índice de personas que conducen automotores en estado de ebriedad, hecho que, además de constituir una infracción de tránsito, pone en evidente peligro la seguridad, no solo de dichas personas, sino de los peatones y de los bienes propios y ajenos, siendo el estado de embriaguez la principal causa de accidentes y muerte de personas, y es precisamente ello lo que se pretende evitar con la ley de la materia

Incluso La Corte Constitucional en una sentencia emitida ha indicado: *“... observa que el artículo 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no atenta contra el derecho a la presunción de inocencia reconocido por la Carta Magna; por el contrario, advierte que la citada norma legal constituye un medio de persuasión a los conductores para que, como mecanismo de prevención de accidentes de tránsito, se abstengan de ingerir alcohol o sustancias estupefacientes mientras conducen, conforme lo dispone el artículo 182 de la Ley que regula el tránsito en nuestro país”*.

Es importante indicar que el agente de tránsito cuando acontece un accidente de tránsito, para detectar que un conductor se encuentra ebrio o bajo ingesta de alcohol etílico dispone de dos formas, la primera que refiere al resultado de la prueba de

alcoholtest que se le practica por medio de la alcoholemia y debe hacérselo inmediatamente después de ocurrido el accidente y la segunda a base de la prueba sicosomática si se ha negado a realizarse la prueba de alcoholtest el conductor, ya que se presume que está bajo el efecto del licor. Algunos autores consideran la ingesta de alcohol en el conductor puede ser determinante para cometer el accidente de tránsito (agravación punitiva) y que las acciones realizadas por el conductor en este estado deben ser de su estricta responsabilidad, pero con los llamados acuerdos reparatorios asume parcialmente su responsabilidad, paga los daños ocasionados es decir las obligaciones civiles, pero no asume su responsabilidad por el estado en que conducía es decir el estado de embriaguez o aliento a licor, por lo que debería sancionarse esta conducta, sin que se afecte al acuerdo reparatorio.

De esta manera, se garantiza la seguridad a la población y la lucha contra la impunidad, ya que no se debe tener tolerancia alguna con ningún acto de impunidad que pudiera presentarse dentro de los acuerdos reparatorios y se debe apoyar a la justicia ordinaria para aplicar sanciones, con el máximo rigor de la ley, a cualquier tipo de actividad ilegal que se presente en los accidentes de tránsito referente a la ingesta alcohólica.

En conclusión, de este tema el alcohol en la conducción juega un papel muy importante, teniendo en cuenta dos patrones distintos de consumo que son: a) Aquellas personas que consumen alcohol de forma esporádica pero excesiva (decisivo a la hora de las causas de los accidentes de tránsito) y por otro

b) Aquellas personas que consumen alcohol de manera habitual. Se han realizado varios estudios a nivel mundial, en los que se demuestran que entre un 60-80-% de conductores detenidos son alcohólicos. Las dos terceras partes de las personas detenidas

por conducir ebrias son alcohólicas y hasta la fecha han sido de predominio masculino. Además, son significativamente diferentes de la población general en diversos parámetros de personalidad

Así también se debe considerar que el consumo de drogas es otro factor agravante en las causas de los accidentes de tránsito, ya que parte de los jóvenes se han dedicado al consumo de sustancias psicotrópicas y cuando las consumen, conducen un vehículo sin estar conscientes del daño y perjuicio humano que pueden causar.

#### **1.4. Legislación comparada**

La Legislación comparada es un área del derecho que se centra en el estudio y la comparación detallada de las leyes y los sistemas legales de diferentes países o regiones. Se concentra en analizar y contrastar textos legales específicos, códigos, regulaciones y jurisprudencia de distintos sistemas jurídicos.

Su propósito es examinar cómo se abordan ciertos temas o problemas legales en diferentes contextos y culturas. Esto implica estudiar las similitudes y diferencias en la redacción de las leyes, las interpretaciones judiciales, los enfoques legislativos, los principios legales aplicados y los métodos de aplicación de la ley en diversos sistemas.

La Legislación comparada permite identificar prácticas jurídicas exitosas, comprender distintos enfoques para resolver problemas legales específicos y, a su vez, evaluar la efectividad y las deficiencias de las leyes en diferentes entornos legales.

Este campo no solo se enfoca en las diferencias legislativas, sino que también busca comprender las razones detrás de dichas diferencias y cómo estas pueden influir en la aplicación y efectividad de las leyes en cada contexto. Además, brinda una

base sólida para el intercambio de ideas legales entre naciones, lo que puede conducir a mejoras en la redacción y aplicación de las leyes tanto a nivel nacional como internacional.

#### **1.4.1. Legislación de los delitos de tránsito en México**

Preliminarmente cabe decir que el Código Penal Federal de México, considera al elemento voluntad, como un factor determinante al momento de establecer la responsabilidad criminal del infractor, al efecto esta norma jurídica en su parte pertinente estatuye lo siguiente:

Con relación a los delitos de tránsito cometidos en estado de ebriedad, esta ley determina, en su artículo 140 que *“comete homicidio culposo aquella persona que, con motivo del tránsito de vehículos, ocasiona la muerte de un individuo, siempre que el conductor involucrado se encuentre en alguno de los siguientes supuestos: - Que el agente conduzca en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias que produzcan efectos similares. - No auxilie a la víctima del delito o se dé a la fuga”*. (México. Secretaría de Gobernación, 1931).

La legislación penal mexicana, concibe a los delitos de tránsito como parte de los delitos imprudenciales o culposos, entendiendo, claro está que, este tipo de delitos concurre cuando la persona infractora está en la posibilidad de comprender que, al realizar una determinada conducta, pueda cometer un daño, no querido, pero si previsto.

#### **1.4.2. Legislación sobre agravantes de Cuba**

En la actualidad, en materia de circunstancias genéricas que agravan la responsabilidad penal, el Código Penal Cubano ha seguido un sistema de “númerus clausus” en las que no son admitidas otras agravantes que no estén determinadas en la

ley, siguiendo así el principio de legalidad y la prohibición de analogía e igual sucede con las circunstancias que atenúan la responsabilidad, en las que describen causas generales de atenuación y no se admite la denominada interpretación analógica de las circunstancias. Pero en el caso de las circunstancias de tránsito no son genéricas sino son específicas para los hechos culposos de tránsito.

### **1.4.3. Legislación sobre el estado de embriaguez de Panamá**

En el Reglamento de Tránsito del año 2007 de Panamá en su artículo 3 nos define que es un Estado de Embriaguez: *“Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda de alcohol que no permite una adecuada realización de actividades normales.”*

# CAPÍTULO II.

Hacia una propuesta de reforma jurídica



Vanessa Lisbeth Pinos Paredes  
Marco Gustavo Chonga Chávez

## 2.1. Fundamentación jurídica de la propuesta

Al realizar un estudio Jurídico de las infracciones de Tránsito, estudiamos a profundidad cada artículo del Código Orgánico Integral Penal referente a dicho tema, comenzando por la conceptualización que nos da este código referente al Libro Primero de la Infracción Penal, Título Primero, artículo 19 de la Clasificación de las infracciones: en la que nos enseña que las infracciones se dividen en delitos y contravenciones, por ende entendemos que las infracciones de Tránsito también se dividen en delitos y contravenciones de tránsito, así también en el artículo 371 del Capítulo Octavo, Sección Primera que nos habla sobre las Infracciones de Tránsito el cual nos dice que “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas

en el ámbito del transporte y seguridad vial”, y referente a este tema también conocimos la Pena Natural, la responsabilidad de las o los peatones, y entre estos artículos está el artículo de nuestro interés y que sustentara nuestra investigación, el artículo 374 que nos habla de los Agravantes en Infracciones de Tránsito en donde no se evidencia un agravante principal como es el de causar un accidente de tránsito encontrándose en estado de Embriaguez, y que si consta en el ex - artículo 121 literal a) de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En cuanto al análisis del tema es fundamental saber la diferencia entre delitos y contravenciones de tránsito y el impacto social económico que estos causan evidenciando un logro significativo en aprendizaje y comprensión de estos.

### **Específicos.**

*“Analizar el marco jurídico penal de la embriaguez y las circunstancias agravantes dentro de las infracciones de tránsito en el Ecuador, lo cual posibilitará su examen, estudio e investigación”.*

El análisis del tema de embriaguez abarca una subdivisión grande en cuanto a la circunstancia en la que se presenta pues si estudiamos el tema de embriaguez dentro de las contravenciones de tránsito dentro del marco jurídico tenemos niveles establecidos en el artículo 385 en el que se determina la conducción de vehículo en estado de embriaguez en la cual se despliega tanto los niveles de alcohol en cada litro de sangre, como las penas para cada uno de estos establecidos dentro de este artículo, ahora si nos vamos al estudio de nuestra investigación lo que nos interesa es las normativas y penas de la embriaguez dentro de los delitos de Tránsito, y refiriéndonos a los agravantes aplicados a estos delitos, jurídicamente nos damos cuenta que dentro de estos no existe un agravante para el estado de embriaguez, haciendo



que el tema de nuestra investigación sea fundamental para la incorporación de este faltante trascendental para la aplicación de la embriaguez dentro de Sentencias y Resoluciones que los jueces apliquen al momento de Juzgar.

*“Determinar si se cumple con el debido proceso y el respeto de los derechos constitucionales, especialmente el de la proporcionalidad de la pena en la aplicación de los delitos de tránsito cuando exista el estado de embriaguez de uno de los participantes”.*

La proporcionalidad de la pena, así como las circunstancias que rodean a un accidente de tránsito, especialmente cuando exista la agravante del estado de embriaguez de uno de los participantes del siniestro, hecho que puede haber influido en el accidente, en la que necesariamente deberá darse balance a la equidad entre la posible pena impuesta y modificada por la agravante en concomitancia con los hechos cometidos, atendiendo a las circunstancias en que se dieron los mismos, pero es el juez de tránsito, el garante del equilibrio que se mantenga, pues son ellos quienes deben determinar la pena que debe dictarse, observándose que ella, se adecúe proporcionalmente a la gravedad de la infracción y circunstancias ya sean agravantes o atenuantes.

*“Proponer una reforma al artículo 374 del Código Orgánico Integral Penal en el que se incorpore el estado de embriaguez como agravante en los Delitos de Tránsito”.*

*“En la legislación de tránsito establecida dentro del COIP, en el artículo 374, existe actualmente un vacío legal referente a la determinación legal de la circunstancia agravante de la embriaguez, que debe incidir directamente para la imposición de una pena que se deba imponer dentro de un proceso de*

*tránsito, hecho que puede poner en contrario con el principio Constitucional esencial de la proporcionalidad de la pena y se constituya en la práctica, en medio de la realización de justicia y no de la impunidad en los accidentes de tránsito”.*

Por lo que se ha contrastado la hipótesis plantea y se ha determinado que el artículo 374 del Código Orgánico Integral Penal, debe ser reformado para que se determine la agravante del estado de embriaguez, y se ha demostrado que dicha reforma parte de una necesidad social que debe ser urgentemente atendida, y que tiene una posible solución de cambio que facilitaría cumplir con los principios de la proporcionalidad de la pena y con ello evitar cualquier tipo de impunidad que causaría injusticias dejando en indefensión a muchas de las personas afectadas que tienen el derecho de ser indemnizadas, y cumpliendo con la imposición de una pena a los infractores por delitos de Tránsito que conduciendo un vehículo es estado de embriaguez no toma las precauciones necesarias, ni la responsabilidad, causando un daño social tan grande a la humanidad, que podría llevar a daños irreparables como la muerte de seres inocentes.

La propuesta consistía: *“Proponer una reforma al artículo 374 del Código Orgánico Integral Penal en el que se incorpore el estado de embriaguez como agravante en los Delitos de Tránsito”*

Como he demostrado en la actualidad dentro del tema de juicios de delitos de tránsito donde no se ha determinado el agravante del estado de embriaguez; ya que cuando exista la agravante de la embriaguez o del aliento al licor, no se está cumpliendo con lo que establece la norma constitucional en su Art. 77 numeral 6 donde determina que: *“la ley establecerá la debida proporcionalidad*

*entre las infracciones y las sanciones penales...*”, siendo necesario una reforma al COIP, para establecer esta agravante y sancionar esta conducta, y respetar el derecho a la proporcionalidad de la sanción ya que los accidentes de tránsito son delitos culposos es decir no llevan la intención de causar daño, pero no se puede propender a la impunidad cuando se sufra un accidente de tránsito en estado de embriaguez o aliento a licor.

Ya que de esta manera se estaría acabando con la irresponsabilidad de los conductores que manejan un vehículo en un estado que disminuye completamente sus capacidades de reacción ante las señales y circunstancias de Tránsito y que son un problema para la sociedad.

Fundamentando esta propuesta en cuenta que son circunstancias agravantes las que determinan un incremento en la medida de la sanción, consecuencias u otros factores referidos por la ley, donde se faculta a los Juzgadores para poder aumentar la sanción según el caso, resulta que dentro de las agravantes en las infracciones de tránsito determinadas en el Art. 374 del COIP, se consideran circunstancias referentes a la licencia de conducir si esta caducada, suspendida, o que si la persona no este legalmente autorizada para conducir o que la persona que ocasiona un accidente de tránsito huya del lugar de los hechos, e incluso si la persona ocasione un accidente en un vehículo sustraído, pero ahora no se establece como circunstancia agravante que se cometa la infracción en estado de embriaguez, y por lo tanto no existe en el COIP dentro de las infracciones de tránsito la determinación de la circunstancia agravante de la embriaguez, existiendo un vacío legal referente a este problema que incide directamente para la imposición de una pena.

## 2.2. Propuesta de reforma jurídica

Como antecedente de la propuesta, puedo decir que según el diario el Comercio de esta ciudad e Quito, indica que, citando a la Policía y Agencia Nacional de Tránsito, la principal causa de accidentes de tránsito en la zona urbana de Quito es la imprudencia o impericia de los conductores. De ahí le siguen el exceso de velocidad, los efectos del alcohol e imprudencia de peatones. Esto, sin olvidar también las fallas mecánicas

En Quito, durante el 2014 se ha registrado un promedio mensual de 450 accidentes de tránsito al mes, 3% más que el año pasado. El 70% de los incidentes se producen en la zona urbana.

Del mismo modo según el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, emitido en la ciudad de Ginebra, por la Organización Mundial de la Salud, en relación con el año 2014 estableció: *“Conducir bajo los efectos del alcohol aumenta tanto el riesgo de accidente como las probabilidades de consecuencias mortales o traumatismos graves...”* Además, indico también: *“El riesgo de sufrir un accidente de tránsito aumenta de manera significativa cuando los niveles de concentración de alcohol en sangre están por encima de 0,04 g/dl”*

La revista “Novedades Médica” indica que las manifestaciones del conductor que ha consumido bebidas alcohólicas tienen relación a:

- Detención en el carril sin causa.
- No guardar la distancia de seguridad entre los vehículos.
- Realizar giros con excesiva amplitud.

- Circular invadiendo el carril contrario.
- Circular por un carril contrario.
- Respuesta retardada a la señalización
- Velocidad inadecuada.
- Adelantamiento antireglamentario.
- Salida de la zona de circulación.
- Iluminación y señalización incorrecta de las maniobras.
- Circulación por direcciones prohibidas.

Por lo que la irresponsable decisión de conducir en un estado de embriaguez en el que la manifiesta inobservancia de las normas de tránsito, evidencia con mucha claridad la altísima probabilidad de que debido a ese comportamiento se presente un resultado catastrófico que produce un accidente de tránsito, ante esa total indiferencia por el respeto que merecen las normas jurídicas y los derechos de terceros.

De ello que La irresponsabilidad de los conductores que manejan en estado de embriaguez es un gran problema que nos acecha día a día, porque en el momento en que sucede un accidente de tránsito pueden ser muchos los afectados tengan vehículo o no ya que incluso los peatones en las vías sufren, por ello no debe haber tolerancia a los conductores que conduzcan con aliento al licor o halitosis alcohólica, que aunque hayan llegado a una mediación con las víctimas o afectados, deberían ser sancionados, por ello al existir una insuficiente normativa y técnicamente existe una lagunas en la ley de Tránsito respecto a este tema, referente a la agravante del estado de embriaguez.

# **ANTEPROYECTO DE LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS SANCIONES AL EMITIRSE UNA SENTENCIA DE ACUERDO REPARATORIO**

ASAMBLEA NACIONAL

Contenido en los siguientes artículos:

## ***EXPOSICIÓN DE MOTIVOS***

- a. Que el sistema jurídico de un país debe ser un reflejo de su realidad, con sus usos, costumbres, principios y valores;
- b. La determinación legal de la agravante de embriaguez en los delitos de tránsito, parte de una necesidad social que debe ser urgentemente atendida, y que tiene una posible solución de cambio que facilitaría cumplir con los principios de la proporcionalidad de la pena y con ello evitar cualquier tipo de impunidad.
- c. Que es importante y necesario agilizar los procesos y dar una oportuna administración de justicia en los casos de los delitos de tránsito donde uno de los participantes haya estado en estado de embriaguez o no se haya realizado la prueba de alcoholemia, respetando la normativa constitucional y legal.
- d.- Que actualmente no es posible imponer, aplicar y ejecutar la sanción de una pena modificatoria cuando exista la circunstancia agravante del estado de embriaguez dentro de los juicios por delitos de tránsito

En consecuencia, se propone la reforma de los siguientes artículos:

### **CONSIDERANDO:**

Que es necesario introducir reformas al COIP referente a la materia de tránsito en ejercicio de sus atribuciones legales y constitucionales, expide la siguiente:

## **LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Art. 1.- Cámbiese el artículo 374 del COIP, incorporar el siguiente artículo:

*“Agravantes en infracciones de tránsito.- Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:*

- 1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*
- 2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*
- 3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*

4. *La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor*

5. *La persona que ocasione un accidente de tránsito y se encuentre en estado de embriaguez, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida...*”

ARTICULO FINAL.- La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial, dada en la sala de sesiones de la Asamblea Nacional, en la ciudad de San Francisco de Quito a los seis días del mes de Junio de 2015.

## **PRESIDENTE SECRETARIO**

### **2.3. Propuesta de acciones sociales y educativas**

La educación en seguridad vial es fundamental porque moldea no solo el comportamiento individual en las carreteras, sino también la cultura colectiva en torno a la responsabilidad, el respeto y la precaución en la conducción. A través de programas educativos integrales y campañas de concienciación, se fomenta la comprensión de las normas viales, se promueve el entendimiento de los riesgos al volante y se incentiva la toma de decisiones informadas y seguras.

Esta educación no solo busca evitar accidentes, sino también transformar mentalidades y actitudes, generando conductores más conscientes, respetuosos y comprometidos con la seguridad propia y la de los demás en las vías públicas. Es un



pilar fundamental para construir una sociedad más segura y responsable en su movilidad, impactando directamente en la reducción de accidentes y en la preservación de vidas.

- **Concienciación sobre la Responsabilidad:** Impulsar una cultura de responsabilidad en la conducción y cumplimiento de normativas viales. Se busca aumentar la conciencia sobre las consecuencias de los actos en la seguridad vial y la importancia de respetar las leyes de tránsito.
- **Educación Integral:** Abordar la educación vial no solo desde lo normativo, sino también desde valores éticos, sociales y de respeto mutuo en las vías públicas.
- **Acciones y Estrategias:** Programas Educativos en Escuelas: Implementar programas educativos sobre seguridad vial desde edades tempranas, utilizando métodos interactivos y lúdicos que enseñen normas, precaución y respeto en la conducción.
- **Campañas de Concienciación Pública:** Realizar campañas mediáticas a nivel nacional que promuevan conductas responsables en el tráfico, concienciando sobre los riesgos de conducir bajo efectos de alcohol, distracciones, exceso de velocidad, etc.
- **Formación para Conductores Novatos:** Establecer programas de formación obligatorios para nuevos conductores, incluyendo módulos de ética vial, técnicas de manejo defensivo y conciencia sobre los riesgos.
- **Charlas y Talleres en Comunidades:** Ofrecer charlas y talleres gratuitos en comunidades, empresas y centros sociales sobre seguridad vial, resaltando la importancia de la responsabilidad y el respeto en las carreteras.

## Evaluación:

- **Indicadores de Conocimiento:** Medir el nivel de conocimiento adquirido mediante pruebas pre y post formación en programas educativos.
- **Seguimiento de Conductas:** Evaluar el cambio de comportamiento y actitudes en la conducción mediante encuestas y estadísticas de accidentes antes y después de las campañas.
- **Participación y Alcance:** Evaluar la participación en charlas y talleres, así como el alcance de las campañas mediante el análisis del impacto en la conciencia social y los medios de comunicación.

Esta propuesta busca crear una sinergia entre la educación formal, la concienciación pública y la formación práctica, generando un cambio cultural hacia conductas más responsables y seguras en el tráfico. La evaluación constante de estas acciones es clave para ajustar estrategias y maximizar su impacto en la reducción de accidentes y la promoción de la seguridad vial.

# CONCLUSIONES

La evaluación exhaustiva del marco jurídico penal relacionado con la embriaguez y las circunstancias agravantes en las infracciones viales permite un análisis detallado de la aplicación de la ley y su concordancia con los principios constitucionales, especialmente en lo referente a la proporcionalidad de las penas.

La investigación proporciona una visión crítica sobre el cumplimiento del debido proceso y el respeto de los derechos constitucionales en los casos donde el estado de embriaguez está presente. Esto no solo abarca la imparcialidad y el tratamiento justo de los implicados, sino también la evaluación del impacto del estado de embriaguez en la determinación de las penas y sanciones aplicadas.

La propuesta de reforma al artículo 374 del Código Orgánico Integral Penal para incorporar el estado de embriaguez como agravante en los delitos de tránsito surge como un resultado concreto y significativo de esta investigación. Esta sugerencia busca llenar un vacío legal identificado, proporcionando una base legal sólida para una aplicación más coherente y justa de la ley en casos donde el estado de embriaguez influye en infracciones de tránsito.

Profundizar en estas conclusiones implica no solo identificar las áreas de mejora en el marco legal vigente, sino también destacar la necesidad de una legislación más completa y sensible a las circunstancias que pueden aumentar la gravedad de los delitos de tránsito. La propuesta de reforma no solo busca fortalecer la aplicación de la ley, sino también aumentar la seguridad vial y promover una

justicia más equitativa y proporcional en casos de infracciones relacionadas con la embriaguez. Este estudio sienta las bases para un cambio significativo y concreto en el sistema jurídico penal relacionado con la seguridad vial en Ecuador.

Surge la necesidad de implementar y procurar que cuando exista un delito de tránsito y la ciudadana o el ciudadano involucrado con aliento a licor sea sentenciado por las circunstancias fácticas del mismo, y al existir esta agravante, el Juez de la causa, considere al momento de resolver o juzgar, el estado en que estaba conduciendo, situación que no prevé actualmente el COIP.

Se debe imponer, aplicar y sancionar la impunidad en los accidentes de tránsito al aplicar la conciliación cuando existe la agravante de la embriaguez, ya que este es un hecho constitutivo del accidente de tránsito, que debe ser considerado como una agravante para la modificación de la pena.

Se debe poner un límite al sujeto que ha infringido la ley pues encasilla su conducta en una reiterada perniciosa y se le está dándole cabida a una nueva forma de escaparse de la justicia, debido a que el procesado o acusado al estar conduciendo bajo los efectos de bebidas alcohólicas, no se considere este en estado para emitir una sentencia, ya que no está considerada en el COIP como una circunstancia agravante, que puede modificar la pena, donde se debería aplicar el máximo de la pena incluso aumentada en un tercio la misma.

Se debe crear urgentemente dependencias u oficinas legales en los que se brinde asesoría legal gratuita de calidad sobre el tema de accidentes de tránsito, ya que los que existen como los estudios jurídicos de las Universidades existentes en Quito y Guayaquil, son insuficientes y el servicio que se presta dista mucho de ser de calidad por el exceso de trabajo que acumulan.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albán, E. (2013). Manual de derecho penal. Editorial Ediciones Legales.
- Álvaro, J. E. (2005). Manual de tránsito y transporte terrestre. Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja.
- Amau Quispe, H. E. (2023). Imputación objetiva y principio de lesividad en accidentes de tránsito por conducir vehículos motorizados sin SOAT, Cusco, 2022. (Tesis de Maestría). Universidad César Vallejo.
- Barzola Mazón, C. A., & Franco Angulo, C. F. (2022). *Contravención de segunda clase, sanción por exceso de pasajeros y su inaplicabilidad a los vehículos de transportación particular, 2021*. (Tesis de licenciatura). Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Cabanellas, G. (2010). Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta.
- Castillo Villacrés , H. P., Viteri Naranjo, B. C., & Escobar Gonzáles, E. J. (2023). Validación mediante criterio de expertos de proyecto de reforma al artículo 238 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de Ecuador. *Estudios Del Desarrollo Social: Cuba Y América Latina*, 8(Número Especial No. 2).
- Cerezo Mir, J. (2010). Lo justo. Editorial Bosch.
- Cornejo Ramos, S. A., & Sánchez, D. X. (2023). La protección de datos de carácter personal frente al delito de interceptación ilegal de datos. *Código Científico Revista de Investigación*, 4(E2), 984-1023.
- Corte Constitucional de Colombia. (1996). Sentencia C-1080/02. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2002/C-1080-02.htm>

- Delgado, J. O. (2020). Responsabilidad restringida por la edad en la comisión de delitos graves y la jurisprudencia de las salas de la Corte Suprema. *Vox Juris*, 38(1), 73-88.
- Ecuador. Asamblea Constituyente. (1998). Constitución de la Republica del Ecuador. [https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion\\_1998.pdf](https://www.cancilleria.gob.ec/wp-content/uploads/2013/06/constitucion_1998.pdf)
- Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución de la Republica del Ecuador. Registro Oficial 449. [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. [https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5\\_ecu\\_ane\\_con\\_judi\\_c%C3%B3d\\_org\\_int\\_pen.pdf](https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf)
- Fundación Wikimedia. (2023). Wikipedia la Enciclopedia Libre. [https://es.wikipedia.org/wiki/Fundaci%C3%B3n\\_Wikimedia](https://es.wikipedia.org/wiki/Fundaci%C3%B3n_Wikimedia)
- Gallegos Gallegos, S. B. (2009). La responsabilidad en el delito de tránsito. Impresores HEAN.
- Gallegos Gallegos, S. B. (2022). La imputación objetiva en el delito de tránsito. *Universidad Y Sociedad*, 14(S2), 194-200.
- García Falconi, J. (2008). El juicio de tránsito. Editorial Luz de América.
- García Falconi, J. (2012). El principio de proporcionalidad. Editorial Luz de América.
- Gómez, J. (2005). Todo sobre tránsito. Editorial Luz.
- Gordon Benito, I. (2023). Delitos de odio y ciberodio: una revisión acerca de las posibilidades de filtrado penal del discurso. Tirant lo Blanch.
- Grupo Latino Editores. (2020). Diccionario Hispanoamericano de Derecho, Tomo II. GLE.
- Hernández, J. (2010). Seguridad Vial. Editorial Luz de América.
- Márquez Cisneros, R. (2012). El delito de conducción en estado de ebriedad. Editorial El Comercio.
- México. Secretaría de Gobernación. (1931). Código Penal. [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpf/CPF\\_orig\\_14ago31\\_ima.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/cpf/CPF_orig_14ago31_ima.pdf)

- Molina Pule, B. A. (2023). *El valor probatorio de los informes periciales en delitos culposos de tránsito en el Tribunal de Garantías Penales de Imbabura en el primer trimestre del año 2020*. (Trabajo de titulación). Universidad Técnica del Norte.
- Padilla Zambrano, C. L. (2022). *Análisis jurídico pragmático del Derecho Penal Tributario en Ecuador, a partir de la vigencia del Código Orgánico Integral Penal*. (Trabajo de titulación). Universidad de Guayaquil.
- Rodríguez Acosta, J. L. (2014). Los acuerdos reparatorios en materia de tránsito cuando existe la agravante de la embriaguez. (Trabajo de titulación). Universidad Central del Ecuador.
- Rodríguez, D. (2009). Las agravantes. Editorial Triunfo.
- Romero Flores, B. (2001). La imputación objetiva de delitos imprudentes. *Anales de Derecho*, 19, 259–278.
- Ruiz Mármol, E. E., González Sousa, R., & Pino Remache, P. E. (2022). Retrospectiva de la gestión pública desde la óptica de las comunidades rurales de Pastaza. *Amazonía Ecuador. Universidad Y Sociedad*, 14(S6), 698-715.
- Sailema Moyolema, E. D. (2023). *Los delitos de riesgo y su incidencia en la percepción de la seguridad en el Ecuador*. (Trabajo de titulación). Universidad Técnica de Ambato.
- Salame Ortiz, M. A., Carrazana Martínez, U. F., Cisneros Zúñiga, C. P., & Teran Vaca, C. A. (2022). El tratamiento desde las leyes en el ejercicio de la patria potestad desde la inseminación artificial y sus implicaciones. *Universidad Y Sociedad*, 14(S4), 493-501.
- Torres Chávez, E. (1979). *Ley de Tránsito y Transporte con sus Reformas*. Editorial Jurídica del Ecuador.
- Torres, E. (1998). Breves Comentarios al Código de ejecución de penas y rehabilitación social. Editorial UTPL.
- Uribe Alvarez, R. (2018). On prohibitions and permissions in criminal law. *Nuevo Foro Penal*, 14(91), 80-126.
- Vela Trevino, C. (2010). La embriaguez. Editorial Imperio.

Zaffaroni, E. (2008). Manual de Derecho Penal. Editorial Helista.

Zambrano Pasquel, A. (2008). Manual de Derecho Penal. Editorial Edino.



## **Anexos**

### ***Anexo 1. Sentencia dentro de un proceso de tránsito referente a daños materiales, donde existe el estado de embriaguez***

#### ***Causa 475-2015 en la Unidad Judicial de Tránsito del DMQ, Provincia de Pichincha***

VISTOS: I: ANTECEDENTES.- Dr. Washington Jorge Duarte Estévez, Juez de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, de la Provincia de Pichincha, conforme el artículo 9 de la Resolución No. 191-2014 del Pleno del Consejo de la Judicatura, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 353 de 14 de octubre de 2014.- Mediante Parte de Accidente de Tránsito No. AMT- 2015-OF-00333 de 21 de marzo de 2015, suscrito por el Agente Civil de Tránsito Ana Taco, se comunica de la noticia a la Unidad de Delitos de Tránsito de la Fiscalía, informando de un accidente de tránsito consistente en Choque frontal excéntrico con conductor en estado de embriaguez conforme consta del acta resumen de fecha 22 de marzo de 2015 donde se presentó: “fiscalía: En cuanto a la Flagrancia nada tengo que alegar por cuanto nos encontramos dentro de las 24 horas por lo que solicito se califique la misma y se declare la legalidad de la aprehensión para habérsela justificada de conformidad al Art. 424, 527 numeral 4 y 529 del COIP. En cuanto a los hechos esta fiscalía mediante parte policial No.- AMT-2015-OF-00333, suscrito por agente civil Ana Cecilia Taco Basantes llega a conocimiento de esta Fiscalía el accidente de tránsito suscitado el día 21 de Marzo del 2015 a las 20h30 en la calle Pilalo Y Alfredo Escudero (sector la Mena II) consistente en Choque Frontal Excéntrico con Conductor en Estado de Embriaguez donde han participado los vehículos: Motocicleta de placas HJ030H conducido por el señor José Antonio Zambrano

Ponce en estado de embriaguez con 1.36 mg/l, con licencia tipo A vigente y el vehículo Automóvil de placas P XK-0737 conducido por Wilmer Geovanny Baque Marcillo en estado normal con licencia tipo B vigente. Como elementos de convicción se tiene: Parte policial No.- AMT-2015-OF-00333, examen médico legal practicado en la persona de marcillo Wimer Geovanny a quien no se le puede establecer una incapacidad; examen médico legal practicado en la persona de José Antonio Ponce Zambrano a quien se le establece un incapacidad de NUEVE a TREINTA DÍAS Inf. Técnico Mecánico y Avaluó de Daños Materiales del vehículo de placas P XK-0737, cuyos daños materiales ascienden a USD. 1500; Inf. Técnico Mecánico y Avaluó de Daños Materiales del vehículo de placas HJ030H, cuyos daños materiales ascienden a USD. 500; Informe de Opinión Técnica de Investigación 019-T-2015-UIAT-DMQ-S cuya causa basa establece "...el participante uno (José Zambrano) conduce con falta de atención a las condiciones de seguridad vial del entorno, obstruyendo al normal circulación de móvil dos impactándolo y a su vez el móvil uno volcándose..."; Con estos indecentes esta fiscalía procede a realizar una imputación sin prisión en contra José Antonio Zambrano Ponce, por haber adecuado su conducta al delito de tránsito tipificado en el Art. 380 del COIP, en virtud de haberse presuntamente violado el deber objetivo de cuidado establecido en el Art. 181 de la LOTTTSV y como medidas cautelares a fin de precautelar una Reparación Integral dentro de la presente causa de conformidad al Art. 549 del COIP se solicita la Prohibición de Enajenar y al Retención del vehículo de placas HJ030H. Fiscalía no formula cargos en contra del señor Edison Rodrigo Pullas sin perjuicio de que en lo posterior de existir indicios suficientes se procederá a realizar la vinculación respectiva. La presente causa por encontrarse dentro de los presupuestos establecidos en el Art. 640 del COIP se sustanciara mediante Procedimiento Directo por lo que le solicito señale día y hora oportunos para la audiencia respetiva. Notificaciones las recibiremos en la casilla en 5512.- Se hace la entrega del expediente en 32 fojas. Intervención

realizada por el Abg. Cristian Silva Pereira: En cuanto a la Flagrancia nada tengo que alegar por cuanto nos encontramos dentro de las 24 horas por lo que solicito se califique la misma y se declare la legalidad de la aprehensión. Nada tengo que alegar en la decisión de fiscalía y acerca de las medidas Cautelares nada tengo que alegar y solicito la libertad de mi defendido.- notificaciones las recibiré en la casilla 5711.- Intervención realizada por la Abg. José Boada Pérez: En cuanto a la Flagrancia nada tengo que alegar por cuanto nos encontramos dentro de las 24 horas por lo que solicito se califique la misma y se declare la legalidad de la aprehensión. En relación a lo manifestado por fiscalía estamos de acuerdo y en relación al procedimiento directo debo manifestar que estamos de acuerdo y en cuanto a la detención o a la prisión preventiva que no ha sido declarada a mi cliente le solicito la inmediata libertad de mi defendido.- notificaciones las recibiré en la casilla 5526.- Resolución del Juez: Escuchadas que han sido las intervenciones de las partes procesales, se califica la aprehensión en legal y flagrante de conformidad al Art. 77.1 de la C.R.E y 460.3 del COIP y acogiendo el pronunciamiento realizado por la Fiscalía se imputa sin prisión en contra de JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE portador de la C.C. 130671736-2, por haber adecuado su conducta al delito de tránsito tipificado en el Art. 380 inciso primero del COIP, en virtud de haberse presuntamente violado el deber objetivo de cuidado establecido en el Art. 181 de la LOTTTSV y como medidas cautelares a fin de precautelar una Reparación Integral dentro de la presente causa se ordena de conformidad al Art. 549 del COIP la PROHIBICIÓN DE ENAJENAR y la RETENCIÓN del vehículo de placas HJ030H para lo cual ofíciase a las entidades pertinentes. Fiscalía no formula cargos en contra del señor Wilmer Baque Marcillo en tal virtud se ordena su inmediata libertad para lo cual gírese la respectiva boleta liberatoria.- Por haberse imputado sin prisión al señor José Zambrano Ponce se ordena su inmediata libertad para lo cual gírese la boleta de libertad correspondiente. La presente causa por encontrarse dentro de los presupuestos

establecidos en el Art. 640 del COIP se sustanciara mediante Procedimiento Directo y se señala para el día a fin que se lleve a cabo la Audiencia de Procedimiento Directo el día 01 de Abril del 2015 a las 14h30 a fin que se lleve a cabo la correspondiente audiencia.- Siendo el día y hora señalada para la indicada audiencia de Procedimiento Directo conforme consta del acta resumen se presentó: "...Señor Juez, mi defendido ha solicitado el procedimiento abreviado solicito se dé por aprobado y al no existir vicios de procedimiento ni procedibilidad solicito se lo acoja a trámite; Mi defendido acepta lo propuesto por fiscalía ya que hemos llegado al acuerdo antes de la audiencia, en el cual la pena propuesta es aceptada voluntariamente y por lo expuesto, mi defendido ha tratado de arreglar con la víctima, el cual me parece extraño haya presentado la acusación particular, notificaciones al casillero 1537.. Dr. Bóris Bohorquez-fiscal: Señor Juez, mediante parte policial No.- AMT-2015-OF-00333, suscrito por agente civil Ana Cecilia Taco Basantes llega a conocimiento de esta Fiscalía el accidente de tránsito suscitado el día 21 de Marzo del 2015 a las 20h30 en la calle Pilaló y Alfredo Escudero (sector la Mena II) consistente en Choque Frontal Excéntrico con Conductor en Estado de Embriaguez donde han participado los vehículos: Motocicleta de placas HJ030H conducido por el señor José Antonio Zambrano Ponce en estado de embriaguez con 1.36 mg/l, con licencia tipo A vigente y el vehículo Automóvil de placas P XK-0737 conducido por Wilmer Geovanny Baque Marcillo en estado normal con licencia tipo B vigente. Producto del accidente el señor Zambrano resulta con heridas con incapacidad de 9 a 30 días así como daños materiales a los vehículos participantes, la pruebas con las que cuneta fiscalía son: Parte policial No.- AMT-2015-OF-00333, examen médico legal practicado en la persona de marcillo Wimer Geovanny a quien no se le puede establecer una incapacidad; examen de alcoholtest del señor José Antonio Zambrano con un nivel de alcohol de 1.36 mg/l. examen médico legal practicado en la persona de José Antonio Zambrano Ponce a quien se le establece un incapacidad

de NUEVE a TREINTA DÍAS Inf. Técnico Mecánico y Avalúo de Daños Materiales del vehículo de placas P XK-0737, cuyos daños materiales ascienden a USD. 1500; Inf. Técnico Mecánico y Avalúo de Daños Materiales del vehículo motocicleta de placas HJ030H, cuyos daños materiales ascienden a USD. 500; Informe de Opinión Técnica de Investigación 019-T-2015-UIAT-DMQ-S cuya causa basa establece "...el participante uno (José Zambrano) conduce con falta de atención a las condiciones de seguridad vial del entorno, obstruyendo al normal circulación de móvil dos impactándolo y a su vez el móvil uno volcándose, como causa concurrente que el procesado conducía con sus condiciones reducidas producto de la ingesta de bebidas alcohólicas, versión libre y voluntaria de Ana Cecilia Taco, con estas pruebas se establece que señor Antonio Zambrano inobservó el deber objetivo de cuidado lo que provocó este hecho dañoso, así como inobservó lo dispuesto en la Ley de Tránsito que prohíbe conducir de modo temerario, y el art 182 en que se establece que no se podrá conducir si se ha ingerido alcohol en nivel superior al permitido en la escala del reglamento, los arts. 243 y 270 del reglamento que establece que los conductores son responsables de la seguridad de los peatones y demás usuarios, se ha demostrado el nexo causal entre la acción y el procesado, sometiéndose al procedimiento abreviado fiscalía solicita como pena es de 1.5 RBU del trabajador en general y la reducción de 4 puntos en su licencia de conducir, así como la reparación integral a la víctima, entrego el expediente original en 44 fojas útiles. Dr. Alejandro Pérez: Señor Juez, en representación de mi cliente William Baque Marcillo, me presento como víctima del accidente que se tramita en este juzgado, en vista de que el procesado se ha sometido al procedimiento abreviado y ha aceptado los hechos fácticos pido a su autoridad aoja el pedido de fiscalía no sin antes establecer se valore y reconozca los daños ocasionados al vehículo de placas P XK0737 y cuyo informe y avalúo consta dentro del expediente, de conformidad al art 628 y 638 del COIP, se ha presentado la acusación particular y se reconocerá la firma

y rúbrica de mi defendido, para determinar daños materiales y civiles, reconociendo lucro cesante y daño emergente, notificaciones al casillero 5126.- RESOLUCIÓN DEL JUEZ: Una vez escuchadas las partes dentro de la presente audiencia, y por cuanto el procesado voluntariamente ha consentido en la aplicación del procedimiento abreviado dentro de la presente causa; fiscalía ha enunciado las pruebas con las que cuenta para acusar al procesado, incluyendo los informes periciales, en virtud de que se han cumplido las reglas del art 635, 636 y 637, se acepta la calificación del hecho punible y declara al señor JOSÉ ANTONCIO ZAMBRANO PONCE cuyas generales de ley obran en el proceso como culpable del delito del art 380 inciso primero del COIP por cuanto se ha violado el deber objetivo de cuidado, y se lo condena al pago de 1.5 RBU del trabajador en general y la reducción de 4 puntos en el registro de su licencia de conducir, se concede un término para el pago de la multa correspondiente, en la sentencia debidamente motivada se analizarán los daños y la reparación al acusador particular... ” Efectuada la AUDIENCIA ORAL Y PÚBLICA DE PROCEDIMIENTO ABREVIADO, de conformidad con los principios de inmediación, celeridad y mínima intervención penal previstos en el artículo 169 de la Constitución de la República del Ecuador, en concordancia con el principio de la verdad procesal establecido en el artículo 27 del Código Orgánico de la Función Judicial, el estado de la causa es el de resolver.- II. CONSIDERACIONES DE LA COMPETENCIA, VALIDEZ DEL PROCESO, EXISTENCIA DE LA INFRACCIÓN Y RESPONSABILIDAD DEL PROCESADO- Previo a resolver la causa se hacen las siguientes consideraciones: PRIMERO: JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.- Esta Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Distrito Metropolitano de Quito, tiene potestad jurisdiccional y competencia para conocer y resolver el presente caso, en razón de que recayó en conocimiento con fecha 21 de marzo de 2015, encontrándose el suscrito Juez legalmente de turno y en virtud de la disposición constante en el artículo 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito

y Seguridad Vial, en concordancia con lo establecido en el artículo 229 del Código Orgánico de la Función Judicial, artículos 635 y 640 del Código Orgánico Integral Penal y artículos 11 y 12 Resolución No. 191-2014, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 353, de 14 de octubre de 2014.- SEGUNDO: VALIDEZ PROCESAL.- De conformidad con lo dispuesto en los artículos 75, 76, 77, 168.6 y 169 de la Constitución de la República del Ecuador, revisado el procedimiento en la tramitación de esta causa, se han observado las garantías del debido proceso constitucional y las formalidades legales; no se advierte vicio u omisión de solemnidad sustancial que pudiera acarrear su nulidad; así mismo, sobre la causa las partes no tienen ninguna objeción en las audiencias orales públicas y contradictorias realizadas, habiéndose declarado su validez por lo que este juzgado declara la validez de este juicio penal de tránsito.- TERCERO: IDENTIFICACIÓN DEL PROCESADO Y CARGOS QUE SE FORMULAN EN SU CONTRA.- La procesada responden a los nombres de JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, portador de la cedula de ciudadanía No. 130671736-2, habiendo Fiscalía formulado cargos en su contra considerarlo autor del delito de tránsito tipificado en el Artículo 380 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal.- CUARTO: GENERALIDADES.- Doctrinariamente el proceso abreviado tiene por objeto optimizar los recursos que disponen los operadores de justicia y no someter las pruebas a los principios de concentración, contradicción y dispositivo; por otro lado, se requiere que el procesado libremente acepte el hecho fáctico atribuido por Fiscalía; como consecuencia de ello acepte una pena reducida (previamente acordada) que la fiscalía sugerirá al Juez.- Dicho procedimiento permite sentenciar de manera más ágil y económica casos no graves, generando ahorro en recursos humanos y económicos al sistema procesal penal y, sobre todo, brindando una respuesta oportuna a la víctima y al procesado; en este sentido, la sentencia ha de sustentarse en las constancias acreditadas en la instrucción fiscal y en la admisión tanto del hecho como de la responsabilidad legalmente

calificadas.- Por lo que el procedimiento abreviado tiene su fundamento sustancial en la confesión que hace el imputado de forma libre y sin presión alguna de la Fiscalía General del Estado o su representante, esta confesión le da la oportunidad al imputado de que el fiscal tenga que solicitarle al Juez juzgador la imposición de una pena reducida para el delito imputable. O sea, que con la aceptación de los hechos facticos del accidente que le proporciona el acusado por la comisión de un delito penal de tránsito, el fiscal a cambio le garantiza que el tribunal de juicio le impondrá una pena reducida, de ahí el concepto de justicia negociada. Con esta forma de juicio el imputado previo su consentimiento evita someterse a un juicio ordinario y así no tiene la incertidumbre de que se le va aplicar una pena máxima, todo lo contrario, sabe de antemano y tiene la certeza que pena se le va aplicar, siendo en este caso la aplicación de una pena menor que la que recibiría si se realizara el juicio oral y público.- Cabe indicar que el Procedimiento Abreviado debe cumplir con los requisitos determinados en el Art. 635 del Código Orgánico Integral Penal; el procesado libremente a decidido acogerse a este procedimiento; el delito no es de aquellos que supera los 10 años de una pena privativa de libertad, y que el procesado siempre cuente con la asesoría técnica de su abogado de confianza; en cuanto al procedimiento conforme el Art. 636 y 637 del mencionado Código, luego del pedido de proceso abreviado se deberá escuchar a las demás partes procesales incluso a la víctima, verbalmente para que se pronuncian sobre este tema, sin haber objeción alguna, en la audiencia el Juez dictará su resolución. En la presente causa consta que luego del pedido de procedimiento abreviado se ha corrido traslado a las partes verbalmente para que se pronuncian sobre este tema, sin haber objeción alguna, existe el pronunciamiento favorable de parte de la fiscalía, y en la audiencia misma se han ratificado las partes procesales donde estaban presentes los afectados.- QUINTO: CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTACIÓN SOBRE LA EXISTENCIA DE LA INFRACCIÓN Y LA RESPONSABILIDAD DEL



PROCESADO.- La hipótesis de adecuación típica, planteada por Fiscalía se encuentra en la acusación sostenida por Fiscalía en contra del señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, portador de la cedula de ciudadanía No. 130671736-2, a quien se le acusa, en calidad de AUTORA, del delito tipificado y sancionado en el artículo 380, del Código Orgánico Integral Penal, norma que prescribe: “Art. 380.- Daños materiales.- (...) La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción”; en tal sentido, de las constancias acreditadas por Fiscalía tenemos: a). RESPECTO A LA EXISTENCIA DE LA INFRACCIÓN: La materialidad o existencia de la infracción ha quedado demostrada con la siguiente prueba incorporada por Fiscalía en Audiencia de Procedimiento Abreviado, así: 1).- Parte de Accidente de Tránsito No. 2015-OF-00330 que consta dentro del proceso, 2.- La prueba de alcohol test con un resultado de 1,36 g/l realizado en la persona del JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, 3) los informes técnicos mecánicos que obran de la causa Nos. 567-B-2015-UIAT-DMQ-S y 568-B-2015-UIAT-DMQ-S, 4) con el informe de opinión técnica de Investigación No. 19-T-2015-UIAT-DMQ-S.- Con el conjunto de elementos de prueba antes descritos, se ha comprobado conforme a derecho la existencia material de la infracción, por cuanto se ha justificado una de las exigencias del tipo penal, esto es daños materiales que exceden las dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, a la fecha del accidente además que sobre la existencia de la infracción no se ha hecho observaciones por los sujetos procesales.- b).- RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS PROCESADAS: En el delito acusado por Fiscalía, contenido en el artículo 380 del Código Orgánico Integral

Penal -COIP, esto es, ocasionar daños materiales superiores a las dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y que no excedan de seis remuneraciones, en el que se verifique cualquier acción u omisión culposa, conforme lo dispuesto en el artículo 371 del COIP, al respecto y tanto más que ha admitido el hecho fáctico que le atribuye Fiscalía, esto es, que fue quien provocó el accidente de tránsito del que resultaron daños materiales.- De lo dicho, se tiene que todo actuar culposo comporta por parte del sujeto una conducta equivocada. Desde el punto de vista del ordenamiento jurídico, debió el sujeto conducirse de manera distinta a como lo hizo.- Hay culpa, cuando el sujeto, sin intención de provocar un daño, lo produce en razón de su imprudencia, negligencia o impericia al obrar; en la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito definido de delinquir, pero se originan consecuencias tipificadas en la ley penal en determinados casos, por no haber procedido con la diligencia adecuada para evitar, perjuicios y daños; en materia de delitos de tránsito, la conducta imprudente encuentra tipificación punible. La punición por un hecho consumado requiere que haya acaecido una posibilidad de daños que el derecho exigía evitar mediante una conducta correcta del infractor y precisamente eso es lo que se debe ser demostrado en el proceso penal.- Dentro de esta perspectiva, el deber objetivo de cuidado contenido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se encuentra contenida en diferentes artículos de dicho cuerpo legal que todavía se encuentra vigente, entre las que podemos señalar: “Art. 181.- 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 de los demás usuarios de las vías...”, en coherencia, el artículo 182 del mismo cuerpo legal, prevé: “No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes,

narcoléxicos y psicotrópicas. Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas...”, por su parte, el artículo 243 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que se encuentra vigente, define al estado de embriaguez, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo.- Bajo esta misma lógica, el artículo 175 del reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece: “Los conductores, en áreas intracantonales, deberán mantener una distancia prudencial mínima de 3 metros con respecto al vehículo al que antecedan en el mismo carril, de tal forma que le permita detenerse con seguridad ante cualquier emergencia. (...) En áreas perimetrales y rurales, para observar esta distancia se considerará: la velocidad, estado del vehículo, condiciones ambientales, el tipo, condiciones y topografía de la vía, y el tránsito existente al momento de la circulación. (...)”; de lo dicho y atenta la prueba actuada, el accidente se produce por cuanto la persona acusada JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, inobserva su deber objetivo de cuidado, al conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, hecho que incidió para que no verifique oportunamente las condiciones propias del tráfico y de la vía, sin percatarse o haciéndolo de manera tardía, sin que se evidencie reacción alguna del conductor para evitar el impacto; por su parte, el artículo 270 del Reglamento General en análisis, a la fecha del accidente, establecía que “En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales”; verificándose la imprudencia del acusado al inobservar normativa expresa que prohíbe la

conducción de vehículos bajo la ingesta de bebidas alcohólicas y no tomar las medidas tendientes a evitar un accidente de tránsito, perdiendo el control del móvil e impactando al vehículo que se encontraba detenido momentáneamente y a su vez éste siendo desplazado e impactando a un tercer vehículo que le antecedió en la marcha, por lo que la inobservancia a estas normas, resulta en la infracción al deber objetivo de cuidado y el consecuente perjuicio al bien jurídico, verificándose que en el presente caso tales elementos relativos a materialidad y responsabilidad han sido debidamente acreditados.- SEXTO: ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD.- Para argumentar esta autoridad su decisión hace el siguiente análisis en base de la sana crítica para llegar al convencimiento necesario para determinar la responsabilidad: 1.- Quien comete un accidente de tránsito que es todo suceso eventual como efecto de una o más causas, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en los vehículos, debe ser condenado con la pena establecida en el Código Orgánico Integral Penal vigente al momento del accidente, así como la reparación integral orientada a pagar las costas procesales, las obligaciones civiles y si es procedente determinar los daños y perjuicios; 2. Quien en forma directa, produce un choque frontal excéntrico con embriaguez, comete un accidente de tránsito, considerando que según el reglamento de la LOTTTSV en su glosario de términos, considera choque frontal excéntrico como el “Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales al momento del impacto forman una paralela”.- 3.- Quien no guarda las precauciones necesarias al conducir, viola un deber objetivo de cuidado y actúa con imprudencia.- 4. Quien no cumple con las responsabilidades de la seguridad establecidas en el COIP y el Reglamento de aplicación a la LOTTTSV, para sí mismo y de la seguridad del resto de usuarios viales, produce el accidente de tránsito.- 5. Por lo que el señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, produjo el accidente de tránsito donde existió un choque frontal excéntrico con

embriaguez, por lo que se le debe imponer la pena establecida en el COIP donde ahora está inmersa la materia de tránsito de acuerdo al tipo penal de tránsito que corresponda, ya que el conductor no observó las normas del deber de cuidado así como las normas de tránsito establecidas, por lo que con claridad meridiana se arriba a la conclusión directa, univoca y evidente de que el señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, es el único responsable y causante de éste accidente de tránsito además que ha reconocido los hechos facticos del accidente en aplicación al procedimiento abreviado.- Igualmente cabe indicar el Artículo 243 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que ha sido promulgado mediante el Registro Oficial No. 731 segundo suplemento de fecha 25 de junio del 2012, indica: "Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo. Es estar en un estado alterado de conducta por la ingestión de alguna sustancia estimulante (generalmente alcohol), literalmente significa estar intoxicado." Hay que considerar que este reglamento se encuentra vigente ya que no ha sido derogado pese a la publicación del COIP, donde se dejó sin efecto varios artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial entre ellos el Art. 121 que trataba sobre las circunstancias agravantes especialmente el literal a) que se refería a cometer la infracción en estado de embriaguez. De ello es necesario determinar que son circunstancias agravantes, así que son circunstancias que determinan un incremento en la medida de la sanción, consecuencias u otros factores referidos por la ley, donde se faculta a los jueces para poder aumentar la sanción según el caso. Por su parte Rodríguez Devesa clasifica

las agravantes en dos grandes grupos, “las que agravan la responsabilidad criminal por determinar una mayor antijuridicidad (objetivas) y las que la agravan por incurrir en una mayor culpabilidad (subjetivas)” (Devesa, 2009, p. 152). Es así que en varios de los tipos penales permiten que se les añadan circunstancias agravantes o atenuantes, las cuales no modifican los elementos fundamentales del tipo básico y asimismo pueden constituirse en tipo autónomos. No obstante para establecer distinciones, habrá que atender a la interpretación de los elementos que las conforman. Hecho que también se presenta en los tipos de infracciones de tránsito. Por lo que circunstancias agravantes se entiende a las condiciones que modifican una conducta delictiva, aumentando la aplicación de una pena al demostrarse en ciertos casos la peligrosidad del infractor o una grave afectación a la sociedad. A decir de Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, señala concordando con lo anterior, “son aquellas que aumentan la responsabilidad criminal”. (Cabanellas, 2005, 665). Es por ello que en el caso de las circunstancias agravantes de tránsito no son genéricas sino que deben ser específicas para los hechos e infracciones culposas de tránsito. Así las circunstancias agravantes no deben confundirse con los elementos constitutivos del delito, que son partes de él, pues sin ellos no existirían así el delito comprendido en el artículo 376 del COIP que trata sobre: “Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan...” no trata al estado de embriaguez como agravante sino como elemento constitutivo de este delito de tránsito, por lo que quien ha cometido en ocasión de conducir vehículos por las vías públicas, y en el caso en examen de hacerlo en estado de embriaguez, constituye un delito específico como lo determina este artículo del COIP, por lo que la circunstancia agravante (el estado de embriaguez) ya forman parte del tipo del delito, razón por la cual al ya estar previstas dentro de la infracción de tránsito no se debe tomar en cuenta nuevamente como circunstancias

agravantes generales y que ahora no se encuentran determinadas expresamente en el Art. 374 del COIP, pero que anteriormente si estaban establecidas y determinadas en el Art. 121 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que dejo de estar en vigencia por la entrada del COIP, por lo que en la el delito de daños materiales establecido en el Art. 380 del COIP no establece a la embriaguez como elemento constitutivo, tipo o agravante, por lo que para la pena no se lo puede considerar como se ha explicado en líneas anteriores.- SÉPTIMO.- Conforme se ha analizado, el proceso abreviado tiene por objeto optimizar los recursos que disponen los operadores de justicia, no someter las pruebas a los principios de concentración, contradicción y dispositivo; y por otro lado se requiere que el procesado libremente acepte el hecho fáctico, y como consecuencia de ello, acepte una pena reducida que la fiscalía insinuará al juez; es así que el tratadista Jorge Moras Mon, en su obra “Manual de Derecho Procesal Penal”, en tratándose del procedimiento abreviado, página 435, manifiesta: “Es esta solicitud la que por el acuerdo que encierra, tanto respecto del monto de pena requerida, como en orden a la aceptación, conformidad y fijación de los hechos y responsabilidad del acusado y su consiguiente calificación legal,(...)”, en efecto en el presente caso, dicho procedimiento se encuentra enmarcado en los artículos 635 y siguientes del Código Orgánico Integral Penal, en los cuales se establece los presupuestos de admisibilidad y trámite para que opere, realizándose en Audiencia Pública el análisis exhaustivo de los mismos, bajo los principios de oralidad y contradicción que rigen a la Administración de Justicia, al tenor del artículo 168, numeral 6 de la Constitución de la República, evidenciándose que el proceso es admisible por cuanto el hecho que se investiga, se encuentra tipificado en el artículo 380 del Código Orgánico Integral Penal, que contempla una pena pecuniaria y reducción de puntos, más no pena privativa de libertad, la propuesta de la fiscal fue presentada previo a la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio, consintiendo expresamente la persona

procesada la aplicación de este procedimiento así como la admisión del hecho atribuido, quien a su vez contó con la asesoría y patrocinio de su abogado defensor quien pertenece a la defensoría pública quien justificó el consentimiento libre y voluntario de su defendido, sin violación a sus derechos constitucionales, justificándose el cabal cumplimiento de los presupuestos de admisibilidad, control de legalidad y cumplimiento de las garantías básicas del debido proceso.-

OCTAVO: RESPECTO A LA REPACIÓN INTEGRAL.- Respecto a la Fundamentación de la Responsabilidad Civil, se la tiene como el deber jurídico de reparar los daños o perjuicios que se producen con ocasión del incumplimiento de una obligación, esta obligación nace sea por contrato o de la ley. En el estudio: “La Responsabilidad Civil y Las Costas Procesales, Apuntes de grado en Derecho, UNED, España”, encontramos que las obligaciones civiles ex delicto nacen de los hechos que lo configuran el delito, en cuanto originadores de la restitución de la cosa, reparación del daño e indemnización de los perjuicios. Para Francisco Puig Peña (Derecho Penal), el delito produce un mal social y un mal individual, el daño que la víctima puede sufrir en su persona, este daño se intenta reparar mediante la indemnización de carácter civil, Los requisitos de la responsabilidad civil para su existencia son los siguientes: a) hecho: en el presente caso: los daños materiales en el vehículo de placas P XK-0737, b) perjuicio, existe un daño al bien denominado derecho a la propiedad, por lo que el perjuicio es cierto, subsistente, personal y afecta un interés legítimo; c) culpa, por cuanto tal conducta no se habría cometido por una persona cuidadosa, situada en las mismas circunstancias “externas”, debiendo ser reparado el daño causado; d) relación de causalidad entre la culpa y el perjuicio, es la conexión de un hecho dañoso con el sujeto a quien se le atribuye, independientemente si el daño pueda ser atribuible a una pluralidad de causas, de tal forma que si una de ellas hubiere faltado, no se hubiera producido el daño. Cuando conducimos un vehículo, siempre debemos tener presente el riesgo que ello



implica, porque en cualquier momento podemos vernos involucrados en un accidente de tránsito, en consecuencia le corresponde a la administración de justicia, en su calidad de reparador del orden jurídico perturbado por el delito establecer el derecho lesionado en todas las esferas y puntos a donde la violación llegó. Analizada la prueba solicitada y practicada durante el desarrollo del juicio del presente caso, acorde a las reglas de la sana crítica, con apoyo en proposiciones lógicas, al sentido común, correctas en armonía a las experiencias confirmadas por la realidad obtenida en la etapa del juicio en este caso en Audiencia de Procedimiento Abreviado, por todas las razones expuestas, en mérito de la prueba aportada, le corresponde a este Juzgador establecer la responsabilidad civil a que hubiere lugar, con fundamento la protección especial que gozan las víctimas de infracciones penales, como en el presente caso, consagrado en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador, y al no haberse presentado ningún acuerdo de conciliación, por lo dentro del proceso no existe por parte de los involucrados en el accidente de tránsito una reparación oportuna, libre y voluntaria por lo que al suscrito Juez, en cumplimiento a los artículos 78 de la Constitución de la República y Arts. 11, 74 y 75 del Código Orgánico Integral Penal, debe establecer la reparación correspondiente al acusador particular por esta consideración.- III. RESOLUCIÓN.- Por estas consideraciones expuestas y acogiendo la intervención del señor representante de la Fiscalía General Dr. Boris Bohórquez en la Audiencia de Juzgamiento de Procedimiento Abreviado, el suscrito Juez de la Unidad Judicial de Tránsito del DMQ, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPUBLICA, declara la CULPABILIDAD del ciudadano señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, portador de la cedula de ciudadanía No. 130671736-2, como autor y responsable del delito de tránsito tipificado en el Artículo 380 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal,

por imprudencia en su actuar e inobservancia a la normativa en materia de tránsito y al deber objetivo de cuidado, debiendo responder por ello, en tal virtud, considerando el sometimiento expreso al procedimiento abreviado y la insinuación de la señora Fiscal al amparo de los dispuesto en el artículos 366 de la Codificación en mención, se le impone a la señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, la pena modificada sugerida por Fiscalía de LA REDUCCIÓN DE CUATRO (4) PUNTOS DEL REGISTRO DE SU LICENCIA DE CONDUCIR Y MULTA DE UNA REMUNERACION y MEDIA (1,5 RMTU) BÁSICAS UNIFICADAS DEL TRABAJADOR EN GENERAL A LA FECHA DEL ACCIDENTE (AÑO 2015 = US\$. 354,00 trescientos cincuenta y cuatro dólares americanos), valor total de QUINIENTOS TREINTA Y UNO CON 00/100 DÓLARES AMERICANOS (US\$ 531,00 ); valor que deberá ser cancelado el plazo de treinta (30) días.- De conformidad con lo establecido en el último inciso del artículo 380 del Código Orgánico Integral Penal en concordancia con el artículo 628 de la Codificación, por cuanto toda sentencia condenatoria conlleva la obligación al infractor de proceder con la reparación integral y al existir la Acusación Particular interpuesta por el señor BAQUE MARCILLO WILMER GEOVANNY, portador de la cedula de ciudadanía No. 171300311-7, en contra de JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE, se la declara procedente y con lugar lo reclamado en ella parcialmente, mandándole a cumplir con el pago de costas judiciales, daños y perjuicios por parte del sentenciado señor JOSÉ ANTONIO ZAMBRANO PONCE y solidariamente a la propietaria de la motocicleta de placas HJ030H señora MERELO DICADO BLANCA LEONOR conforme consta del parte de accidentes y del informe técnico mecánico 568-B-2015-UIAT-DMQ-S donde se establece que ella es la propietario de la motocicleta causante del accidente, en favor del señor acusador particular BAQUE MARCILLO WILMER GEOVANNY, en la cantidad TOTAL DE MIL SEISCIENTOS DOLARES AMERICANOS (usd 1.600,00) que corresponde a MIL QUINIENTOS DÓLARES NORTEAMERICANOS (usd 1.500,00)

valor fijado de acuerdo al considerando octavo de esta sentencia y por el informe técnico mecánico 567-B-2015-UIAT-DMQ-S donde se determina los daños del vehículo de placas P XK-737, más la cantidad de cien dólares norteamericanos (USD 100,00) por concepto de costas procesales y gastos incurridos, cobro del garaje del vehículo afectado, tiempo invertido, por lo que la cantidad total debe ser pagada al acusador particular, sin más rubros de daños y perjuicios que regular dado que no se han presentado o justificado gastos incurridos o de otra naturaleza dentro de este proceso y ni se presentado documento alguno en la audiencia de procedimiento abreviado referente a valores que por daño emergente y lucro cesante se debería establecer pero no se lo ha podido estimar porque no se ha justificado por parte del acusador en forma cualitativa este reclamo.- Se fijan en doscientos dólares americanos (USD 200,00) los honorarios del abogado defensor del acusador particular, de los cuales se descontará el cinco por ciento para el Colegio de Abogados de Quito.- No se levanta las medidas cautelares sobre los bienes, que se mantienen hasta que se cumpla lo ordenado en esta sentencia, inclusive lo referente al pago de las multas impuestas. Hágase conocer al Director de la Agencia Metropolitana de Tránsito para los fines legales consiguientes.- Agréguese al proceso los escritos presentados por los comparecientes, atendiendo los mismos, se ordena que dejando copias certificadas de los documentos solicitados por los comparecientes, desglose los originales y procédase a entregarlos a sus legítimos propietarios.- Con relación al punto II del escrito presentado por el señor Wilmer Geovanny Baque Marcillo, se ordena se devuelva el vehículo de placas P XK-0737 a su legítimo propietario una vez que se demuestre su propiedad, otorgándole la boleta de libertad correspondiente, tómese en cuenta los casillero judiciales señalados.- Actué en la presente causa el Ab. Daniel Pérez, Secretario debidamente encargado de esta Unidad Judicial.- LÉASE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

El libro “El Impacto Legal y Social del Estado de Embriaguez como Agravante en Delitos de Tránsito en Ecuador: Un Análisis Integral” surge como una referencia crucial para comprender las implicaciones jurídicas y sociales en torno al estado de embriaguez como factor agravante en delitos de tránsito en el contexto ecuatoriano. A lo largo de sus páginas, se abordan temáticas esenciales que se entrelazan con esta problemática. En primer lugar, se adentra en el marco legal ecuatoriano relacionado con el derecho de tránsito, analizando de manera minuciosa el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y su aplicación específica en casos donde el estado de embriaguez incide como un agravante en delitos viales. Se desentrañan las disposiciones legales pertinentes, ofreciendo una visión detallada de los límites, responsabilidades y sanciones contempladas por la ley. El foco principal del análisis se centra en el estado de embriaguez y su impacto en la comisión de delitos de tránsito. Se profundiza en cómo este estado alterado influye en la capacidad conductual de los individuos al volante, ampliando la discusión hacia aspectos psicológicos, físicos y cognitivos que inciden en la seguridad vial y en la ocurrencia de accidentes. El libro no solo se detiene en la normativa, sino que también explora estudios científicos, estadísticas y casos concretos que ejemplifican esta problemática en la realidad ecuatoriana. El análisis doctrinario es otro pilar fundamental. Se recogen y debaten posturas de destacados expertos en derecho penal, tráfico y seguridad vial, nutriendo el estudio con diferentes enfoques y opiniones. Esta diversidad doctrinaria enriquece la comprensión del tema y propicia un debate profundo sobre las implicaciones éticas, morales y legales del estado de embriaguez en delitos de tránsito. El enfoque integral del libro no solo se limita al aspecto legal y doctrinario, sino que también aborda el impacto social de estos sucesos. Se analizan las consecuencias para las víctimas, las familias y la sociedad en general, promoviendo reflexiones sobre la prevención, la educación vial y las medidas para mitigar estos riesgos.



ISBN: 978-9942-7189-2-1



9 789942 718921