

# PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD EN LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE CON PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD<sup>1</sup>

## THE PRINCIPLE OF PROPORTIONALITY IN FIRST-CLASS TRAFFIC VIOLATIONS WITH CUSTODIAL SENTENCE

Abbed Matheo López Chávez<sup>2</sup>  
matheo-lopez07@hotmail

### RESUMEN

El presente trabajo tiene por objetivo realizar un análisis sobre la aplicación del principio constitucional de proporcionalidad de la Pena en el Ecuador, mediante el test de proporcionalidad, sobre las penas previstas en el Código Orgánico Integral Penal, en la sección de infracciones de tránsito, de las contravenciones de primera clase con pena privativa de libertad, que se aplica hasta la actualidad, sin obtener una reducción de siniestros de tránsito, a pesar del endurecimiento de las penas en las infracciones de tránsito por parte del legislador.

Así, generar un debate jurídico, sobre la proporcionalidad de la pena, los efectos sociales y jurídicos que producen, mediante el estudio de normativa constitucional, jurisprudencia, y artículos jurídicos sobre la proporcionalidad de la pena.

Finalmente, se realizará un análisis práctico, sobre la proporcionalidad al cometer infracciones de tránsito, además de las consecuencias sociales y jurídicas que produce la pena interpuesta por el legislador.

### ABSTRACT

The objective of this work is to carry out an analysis on the application of the constitutional principle of proportionality of the Penalty in Ecuador, by means of the proportionality test, on the penalties provided for in the Comprehensive Organic Penal Code, in the section on traffic offenses, of First class violations with custodial sentence, which is applied to date, without obtaining a reduction in traffic accidents, despite the hardening of penalties for traffic offenses by the legislator. Thus, generate a legal debate on the proportionality of the sentence, the social and legal effects they produce, through the study of constitutional regulations, jurisprudence, and legal articles on the proportionality of the sentence.

Finally, a practical analysis will be carried out on the proportionality of committing traffic offenses, in addition to the social and legal consequences of the sentence brought by the legislator.

### PALABRAS CLAVE

- Principio Constitucional de Proporcionalidad
- Test de Proporcionalidad
- Contravenciones de Tránsito
- Pena Privativa
- Sanciones

### KEYWORDS

- Constitutional principle of proportionality
- Proportionality Test
- Traffic Violations
- Private penalty
- Sanctions

### SUMARIO

**INTRODUCCIÓN.- 1. PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD. - 1.1. TEST DE PROPORCIONALIDAD. - 1.2 BIEN JURÍDICO 1.3. LEGISLACIÓN COMPARADA 2. INFRACCIONES DE TRÁNSITO 2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA 2.2. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL 2.3 CONTRAVENCIONES DE PRIMERA CLASE 2.4 LEGISLACIÓN COMPARADA II. 3. CASOS PRÁCTICOS. 3.1 TEST DE PROPORCIONALIDAD 4. CONCLUSIONES.**

---

<sup>1</sup> Trabajo de titulación presentado como requisito para la obtención del título de Abogado. Colegio de Jurisprudencia de la Universidad San Francisco de Quito. Dirigido por el profesor Francisco Javier Albuja Varela

<sup>2</sup> © DERECHOS DE AUTOR: Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política. Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo trata sobre la problemática de las infracciones de tránsito, específicamente de las contravenciones de primera clase tipificadas en la ley penal de nuestro país. Esto en virtud de que tales contravenciones han sido reguladas por distintos cuerpos normativos como Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hasta llegar a la promulgación del Código Orgánico Integral Penal.

Este último, endureció las penas sobre los infractores con el objetivo de disminuir los accidentes de tránsito y promover una cultura de mayor prevención, además de concientización a nivel social tanto en los conductores como en los transeúntes.

Sin embargo, la necesaria generación de un debate sobre el principio de proporcionalidad de la pena, a fin de procurar contar con una visión proporcional de este tipo de infracciones de tránsito. De modo que no se instauren penas coercitivas, sino más reemplazarlas con sanciones de índole concientizadoras.

Para ello, es necesario analizar si la actual pena privativa de libertad, como máxima consecuencia sancionatoria, es óptima y necesaria al cometer una contravención de tránsito de primera clase, o a su vez, determinar si se vulnera el principio de proporcionalidad de la pena. Debe evaluarse caso por caso, considerando que se trata de un infractor que ha cometido una infracción de tránsito, pero que tal persona no resulta un peligro inminente para la sociedad.

Se busca proponer una opción distinta a la privación de libertad y buscar medios alternativos como multas o reducción de puntos a la licencia de conducir, en tanto tal propuesta se encontraría más apegada a un marco constitucional garantista.

Esta propuesta académica estudiará únicamente las contravenciones de tránsito, mas no los delitos culposos de tránsito que recaen sobre otra tipología penal y que están tipificados en el Capítulo octavo del Código Orgánico Integral Penal.

Este trabajo será desarrollado en base a legislación comparada, que será expuesta en los capítulos del trabajo. Así, en el capítulo I se analizará el principio de proporcionalidad y sus métodos de aplicación teórica, en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad, al igual que legislación comparada.

En el capítulo II, se presentarán algunos fundamentos teóricos sobre las infracciones de tránsito, conjuntamente se realizará una comparación legislativa con países como Perú, Colombia, Bolivia, y Argentina y su aplicabilidad de la proporción de la pena.

Finalmente se mencionarán cuatro casos prácticos en base a las contravenciones de tránsito del Art. 385 del Código Orgánico Integral Penal, con el objetivo de dar a notar ciertos parámetros irregulares, en cuanto a la aplicación del principio de proporcionalidad. Esto en virtud de que, los jueces de tránsito no utilizan debidamente ninguna herramienta jurídica como el test de proporcionalidad.

## **CAPITULO I.-Principio de Proporcionalidad**

### **A. Breves consideraciones preliminares del principio de proporcionalidad.**

El principio de proporcionalidad se encuentra en nuestra Constitución como una de las garantías del debido proceso y su objetivo es garantizar una pena necesaria y justa. Se lo relaciona con la prohibición de exceso, razonabilidad, proporcionalidad de medios, proporcionalidad de la injerencia, ya que busca la intervención mínima del estado en las distintas categorías de la aplicación de la pena, es decir, en dos momentos, cuando se impone la condena por un juez, y también en la fase de ejecución de las penas.<sup>3</sup>

Es por ello, que el principio de proporcionalidad nace como un límite al poder del Estado o *Ius puniendi*, es decir, limitar la capacidad del Estado de aplicar las penas correspondientes, como expresa Ramiro Ávila<sup>4</sup> sobre el *Ius puniendi*:

“El poder punitivo es una de las formas de intervención en el ejercicio de los derechos humanos, que se justifica solo cuando es estrictamente necesario y cuando atenta contra bienes jurídicos que están constitucionalmente protegidos”.

Por otra parte sobre la pena, Cesar Beccaria<sup>5</sup> en su libro “De los delitos y las penas”, menciona que la pena deber ser “necesaria e infalible”, caracterizando al principio de proporcionalidad, y convirtiendo en una herramienta de control frente al poder estatal.

La primera insinuación sobre el principio de proporcionalidad tuvo lugar en Alemania en una resolución del *Deutscher Journalistentag*, tomada en Bremen el 22 de agosto de 1875, en un proceso de medidas coercitivas en contra de periodistas, es así

---

<sup>3</sup> Ver, Ivonne Yenissey Rojas, “La proporcionalidad en las penas”, Revista Electrónica Pensamiento Penal, (2015), 87. (Referente a la acepción del Principio de Proporcionalidad)

<sup>4</sup> Ver, Ramiro Ávila. “El principio de Legalidad vs. El Principio de Proporcionalidad”. El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional. Miguel Carbonell (ed). Quito: Ministerio de Justicia (2008). 318.(Referente al Poder Punitivo estatal).

<sup>5</sup> Ver, Cesar Beccaria, “Tratado de los delitos y las penas”. Manuel Martínez Neira (ed). Madrid: Carlos III Universidad de Madrid). 33.

como existió en dicho proceso la necesidad de trasladar el principio de proporcionalidad al ámbito penal.<sup>6</sup>

Posteriormente, la segunda intervención relevante del principio de proporcionalidad se produjo en la Segunda Guerra Mundial, en base a la eliminación de las torturas, agresiones, y las penas. Dichos acontecimientos permitieron que el principio de proporcionalidad tenga una evolución histórica, normativa y social. Por ello es que se considera como un principio general del ordenamiento jurídico, que abarca tanto el ámbito administrativo, como el penal y que se aplican en la mayoría de ordenamientos jurídicos tendientes al garantismo.

Particularmente, el ingreso del principio de proporcionalidad a nivel constitucional en Ecuador se ha reflejado con la evolución del sistema de Estado, que adoptó cada Constitución a lo largo de la historia. Por ejemplo, de acuerdo con la Constitución de 1978, el Estado ecuatoriano es considerado soberano<sup>7</sup>, haciendo referencia a la emancipación de Ecuador en la toma de decisiones, referentes a la independencia y libertad. La Constitución de 1978 fue reformada doce veces durante su vigencia, por lo cual nunca se pudo definir cual era el sistema de Estado que regía en Ecuador.

Luego, la Constitución de 1998 incorpora el Estado de Derecho<sup>8</sup>, que tenía como base el positivismo, y la rigidez de la ley. Es por ello, que la rigidez en el cumplimiento de la ley, permitió la violación de los Derechos Humanos. El artículo 1 de la Constitución de 1998, se reformó para cambiar la concepción del sistema de Estado en Ecuador, introduciendo la palabra “Social”, es a partir de esta reforma que permite el reconocimiento de principios constitucionales enunciados en la Constitución.

La transición de un Estado liberal a Social, mediante la Constitución de 1998, generó el sistema de control constitucional, incorporando principios generales, como: celeridad y eficiencia, inmediación, en la administración de la justicia y a su vez, garantías del debido proceso<sup>9</sup>, donde se comienza a evidenciar implícitamente el ingreso del principio de proporcional.

Finalmente, Ecuador actualmente obedece a un sistema constitucional de derechos y garantías. En el artículo 1 de la Constitución de 2008, que adopta un modelo

---

<sup>6</sup> Ver. Ivonne Rojas, “La proporcionalidad en las penas”, Revista Electrónica Pensamiento Penal, (2015), 88.

<sup>7</sup> Artículo 1, Constitución de la República 1987, R.O.800, 27 de marzo de 1979.

<sup>8</sup> Artículo 1, Constitución de la República de 1998, R.O.1 11 de agosto de 1998.

<sup>9</sup> Artículo 192. Constitución de la República del Ecuador,1998.

de Estado Constitucional<sup>10</sup>, reconoce principios tales como la supremacía y control constitucional, así como el estado de derechos<sup>11</sup> en base a la protección eficaz de los derechos, y también estado de Justicia<sup>12</sup>, referente a la aplicación debida de las normas por parte del sistema judicial<sup>13</sup>. De esta forma, nace explícitamente el principio de proporcionalidad, en el Art. 76 numeral 6 de la Constitución.<sup>14</sup>

### **1.1 Aplicabilidad del Principio de Proporcionalidad.**

El principio de proporcionalidad actúa como una herramienta de medición de la pena. Para Barnes<sup>15</sup>, el principio de proporcionalidad desde una perspectiva externa y en base a la ejecución del mismo tiene dos directrices: por una parte, en *sentido abstracto* las normas dictadas y promulgadas por el legislador. Por otra en *sentido concreto*, de acuerdo a la interpretación de la misma por el juez competente. Por ello se considera que existe relatividad en este principio, la cual es determinada al momento de imponer una pena por parte del juzgador.

Para efectos de este trabajo, se utilizará el referido *sentido abstracto*, pues nuestro cuestionamiento viene dado por la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, y su endurecimiento de las penas en las contravenciones de tránsito de primera clase, vigentes en el Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal<sup>16</sup>, el mismo que divide en dos secciones las contravenciones de tránsito.

La primera sección, que impone una multa de un salario básico unificado, reducción de diez puntos en la licencia de conducir, y con una pena privativa de libertad en los siguientes casos: **(i)** persona que conduzca sin haber obtenido licencia; **(ii)** El conductor que falte de obra a la autoridad o Agente de Tránsito; **(iii)** conductor que exceda los rangos moderados de velocidad, que menciona el Reglamento de la Ley Orgánica de Transito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

---

<sup>10</sup> Ver, Ramiro Ávila, “La Constitución del 2008 en el contexto andino, análisis desde la doctrina y el derecho comparado”. (Quito: Ministerio de Justicia y derechos humanos, 2008), 22. (Referente a la Aceptación extensiva de Estado Constitucional)

<sup>11</sup> Ramiro Ávila. “El principio de legalidad vs el principio de proporcionalidad”. El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional. (Quito: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos), 2008. 312.(Referente a la Aceptación extensiva de Estado de Derechos)

<sup>12</sup> Ramiro Ávila. Ramiro Ávila. “Caracterización de la Constitución de 2008”, Corporación Editora Nacional: Número 30 (2019), 37.

<sup>13</sup> Artículo 1, Constitución de la República de Ecuador 2008, R.O.449, 20 de octubre de 2008.

<sup>14</sup> Artículo 76 numeral 6, Constitución de la República de Ecuador 2008.

<sup>15</sup> Ver, Javier Barnes. *El principio de proporcionalidad*. (Madrid: Cuadernos de Derecho Público, 1998), 267-286. (Sobre la Aceptación de Principio de Proporcionalidad).

<sup>16</sup> Artículo 386, Código Orgánico Integral Penal, [COIP], R.O.180. Suplemento 10 de febrero de 2014, reformado por última vez R.O.107 de 24 de diciembre de 2019.

Mientras, que la segunda sección, duplica la multa económica a dos salarios básicos unificados, reducción de diez puntos en la licencia de conducir, y la retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días. Se duplican las sanciones administrativas y económicas, pero no se impone la pena privativa de libertad.

Por ello, al analizar la proporcionalidad de las penas interpuestas en las contravenciones de tránsito antes mencionadas, es necesario aplicar el test de proporcionalidad, mediante los Sub principios de Idoneidad, Necesidad y Proporcionalidad en Sentido Estricto:

**a) Subprincipio de Idoneidad.**

Menciona Carbonell<sup>17</sup> que la idoneidad supone los siguientes supuestos: **(i)** Que persiga un fin que sea legítimo (específicamente que no contravenga con la Constitución); **(ii)** Análisis de forma específica el medio; y **(iii)** Identificación del derecho afectado por la limitación que se ataca.

La idoneidad como sub principio busca, constatar la conducta y el grado de afectación de ésta. Por ello en el caso en concreto, el legislador con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tiene como fin legítimo el precautelar la vida de los ciudadanos. Es así, que el medio que utiliza, el legislador es la punición de conductas al volante tipificadas en el Art.386 del Código Orgánico Integral Penal.

A pesar del endurecimiento de las penas por parte del legislador, estadísticamente se ha mantenido el número de accidentes de tránsito con resultado de muerte en el año 2018 a 2019 en Ecuador. A partir del 2014, año que entró en vigencia el Código Orgánico Integral Penal, las estadísticas tienen una tendencia irregular pero se han mantenido, en el año 2016 el número de muertes fue de 1.967 ciudadanos, en el año 2017 incrementó un 25% a 2.153 muertes, y en el año 2018, se redujo un 0,1% de número de fallecidos, es decir, existieron 2.151 muertes. De acuerdo con la fuente oficial, la Agencia Nacional de Tránsito, se ha concluido que la causa principal es la desatención al volante.<sup>18</sup>

Es por ello, que al aplicar el test de idoneidad y evidenciar una disminución en la tasa de accidentes con resultado de muerte, no se cumpliría con los supuestos idóneos: fin legítimo y más aún el medio. A pesar de que se ha endurecido notablemente las penas y sanciones en los delitos de tránsito, no se ha obtenido el resultado deseado. El

---

<sup>17</sup> Ver, Miguel Carbonell, *Una historia de los derechos fundamentales*. México: Comisión Nacional de los Derechos Humanos- UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1era Edición. (2005), 202-220.

<sup>18</sup> Ver, Anexos, Estadísticas Agencia Nacional de Tránsito.

medio que se utiliza no es idóneo, así como tampoco ha protegido el fin legítimo que persigue el Código Orgánico Integral Penal desde su vigencia.

#### **b) Subprincipio de Necesidad**

Sobre el sub principio de Necesidad, Arias Holguín<sup>19</sup> menciona que al ser un sub principio para el juicio de proporcionalidad en sentido amplio, obliga a enjuiciar la medida buscando indagar por la existencia o inexistencia de medios alternativos que ostenten la misma idoneidad que la medida enjuiciado. Sin dejar a un lado, que debe existir equilibrio, es decir, la menor lesividad.

Con mayor sustento, Lopera Mesa<sup>20</sup> expresa sobre el juicio de necesidad:

No se trata de la búsqueda de alternativas al derecho penal porque ese terreno es exclusivo del legislador, está vedado para los jueces cuando deciden el caso concreto, por el contrario, este implica la búsqueda de medios alternativos dentro del catálogo de penas elaborado por el legislador, tratando de establecer si los medios alternativos alcanzan el fin que se persigue con un menor sacrificio o lesividad para los derechos fundamentales, pero con una idoneidad equivalente.

Aplicando el sub principio de necesidad, conforme a lo que mencionan los autores, se puede concluir que nuestro ordenamiento jurídico, tiene medidas alternativas con menor sacrificio o lesividad, sin dejar a un lado el fin legítimo protegido. Esto mediante sanciones económicas, y administrativas. Tales medidas alternativas, como multa o reducción de puntos en la licencia de conducir, a pesar de que ya son aplicadas como sanciones, son suficientes e idóneas, en las contravenciones de primera clase.

Por una parte, la pena privativa de libertad de 3 días, que contiene el Art. 386 el Código Orgánico Integral Penal, en las contravenciones de primera clase, tiene consecuencias económicas, que afecta al trabajo del infractor, por la inasistencia al mismo por tres días. Por otra parte, existen consecuencias psicológicas, que enfrenta el infractor; estar privado de su libertad por 3 días, a pesar de que no representa un peligro inminente para la sociedad.

#### **c) Subprincipio de Proporcionalidad en sentido estricto.**

Carbonell<sup>21</sup>, sobre el sub principio de proporcionalidad en sentido estricto, menciona que se refiere a la optimización de las posibilidades jurídicas, es decir,

---

<sup>19</sup> Ver, Diana Arias Holguín, “Proporcionalidad, pena y principio de legalidad”. Revista de Derecho No.38.(2012), 10. (Referente al Sub principio de Necesidad).

<sup>20</sup> Ver, Gloria Lopera Mesa. “Principio de Proporcionalidad y control constitucional de las leyes penales”. El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional, ed. de Miguel Carbonell. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2008. 275. (referente al Subprincipio de Necesidad en el Test de Proporcionalidad).

<sup>21</sup> Ver, Robert Alexy. “La fórmula del peso”. El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional, ed. de Miguel Carbonell. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2008. 15. (Referente al Principio de Proporcionalidad en Sentido Estricto).

interviene la ponderación de intereses, frente a los bienes jurídicos protegidos, siempre en un caso concreto.

Este sub principio, se asemeja, con la subjetividad del juez, ya que es quien da paso a la existencia de una ponderación, referente a esto Carbonell, propone que debe existir una ponderación de lo racional, necesario y adecuado. Esto también es sustentando por Rojas<sup>22</sup>, que menciona:

El principio de proporcionalidad en sentido estricto implica una relación de proporcionalidad entre la gravedad del injusto y la gravedad de la pena en el momento legislativo (proporcionalidad abstracta); y en el momento judicial, que la pena resulte proporcionada a la gravedad del hecho cometido (proporcionalidad concreta). El principio de proporcionalidad no impide que pueda disminuirse o incluso renunciarse a la pena por razones de prevención especial y, más concretamente, para impedir la desocialización o facilitar la socialización. Debería preverse la posibilidad de que el juez o el tribunal prescindieran de la pena cuando resulte desproporcionada o innecesaria.

Es importante mencionar que la aplicación del principio de proporcionalidad en sentido estricto, es la última etapa del test de proporcionalidad, ya que es necesario que se considere que el juicio de necesidad e idoneidad. Por ello, existe un nivel alto de subjetividad en este sub principio, ya que para el juez es fundamental realizar una ponderación entorno a los intereses y circunstancias del caso en concreto.

Más adelante se realizará, un análisis, de casos concretos, sobre contravenciones de primera clase del Código Orgánico Integral Penal, como un ejemplo de la contravención más frecuente que es castigada con pena privativa de libertad.

Con la aplicación del juicio de proporcionalidad en las sanciones que prevé el Código Orgánico Integral Penal, respecto de las contravenciones de primera clase, el legislador al endurecer las penas en este caso. Ha vinculado la relación medio y fin de una forma excesiva, específicamente al sancionar con pena privativa y omitiendo las consecuencias. Por otra parte, estadísticamente no se ha reducido los siniestros de tránsito con resultado de muerte, es decir no se ha cumplido con el fin legítimo, por lo cual, las medidas no son idóneas, al contrario considero que son innecesarias, y excesivas.

La multa económica y la reducción de puntos, tipificadas como sanciones en el Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal, deben actuar como un medio alternativo, y eliminar la pena privativa de 3 días, para los infractores de contravenciones de primera clase.

---

<sup>22</sup> Ver, Ivonne Yenissey Rojas, "La proporcionalidad en las penas", Revista Electrónica Pensamiento Penal, (2015), 94. (Referente a la aplicación del Principio de Proporcionalidad en Sentido Estricto)



Se debe buscar medidas alternativas como la suspensión de la licencia por reincidencia del infractor, o la detención del vehículo, así podremos garantizar que el infractor ejerciendo normalmente su trabajo, y evitaríamos un posible daño psicológico. Estas alternativas se desarrollarán en la sección de recomendaciones de este trabajo.

## 1.2 Bien Jurídico

Este concepto, es muy relativo, y con mayor relevancia en el ámbito penal y se ha desenvuelto conforme al desarrollo de la sociedad. Es así, que la acepción más utilizada hace relación a los intereses protegidos, y esta protección del interés proviene del Derecho, por lo cual el Estado tiene la obligación jurídica y social, de proteger el bien jurídico de una persona de forma individual y colectiva<sup>23</sup>. Jorge Zabala Baquerizo<sup>24</sup> lo explica de la siguiente manera:

No toda conducta debe ser criminalizada al capricho del legislador, sino solo aquellas mínimas que afectan de manera grave al bien jurídico protegido que se pretende proteger. Esto, dejando al criterio del juez.

En el ámbito penal, en caso de que exista un daño al bien jurídico protegido, según sea la magnitud del daño, se proporcionará la sanción al mismo.

Rojas<sup>25</sup>, en cambio, desprende ciertos criterios en siguiente escala:

(>) Sanción penal	+ Conductas reprochables
(<) Sanción penal	- Conductas repochables
(>)Sanción punitiva	> Valor del bien jurídico
(<) Sanción punitiva	< Valor del bien jurídico.

Es así, que se busca una determinación de la pena que valore el entorno social, económico, y a su vez los efectos o consecuencias que tiene la sanción penal en el autor, principalmente el derecho al trabajo; en este caso del infractor de las contravenciones de tránsito de primera clase.

En nuestro caso en concreto, el bien jurídico protegido es la vida, el bienestar y la salud de los conductores y transeúntes, y al sancionar evitar accidentes de tránsito, y muertes. La crítica que realizo, es que a pesar de la promulgación del Código Orgánico Integral Penal en el año 2014, estadísticamente no ha disminuido los siniestros de

<sup>23</sup> Ver, Mariano Kierszenbaum, El bien jurídico en el derecho penal. Algunas nociones básicas. Lecciones y Ensayos. No. 86 (2009). 189 (Referente a la Definción de Bien jurídico).

<sup>24</sup> Ver, Jorge Zabala Baquerizo. La Pena. Tomo I. Guayaquil: EQ. Editorial, (1986).117

<sup>25</sup> Ver, Ivonne Yenissey Rojas, "La proporcionalidad en las penas", Revista Electrónica Pensamiento Penal, (2015), 95. (Referente a la Aceptión de Bien Jurídico).

tránsito, con excepción del año 2016<sup>26</sup>. Por ello puedo concluir que no es efectiva la protección del bien jurídico por parte del Estado ecuatoriano, y peor aún, la sanción al causar daño al mismo.

### **1.3 Legislación nacional y comparada**

El análisis de la legislación comparada sobre el principio de proporcionalidad en México, Colombia, y Chile, busca detectar parámetros generales sobre la aplicación del principio de proporcionalidad. Esto con el objetivo de llegar a un concepto junto con la jurisprudencia y doctrina internacional o, nacional, sobre la ejecución adecuada del principio de proporcionalidad en las penas.

#### **a) Ecuador.**

El principio de proporcionalidad, es una herramienta jurídica que se utiliza para la motivación de decisiones de Cortes o Tribunales de justicia con el fin de controlar la actividad de las autoridades legislativas, además como ya se mencionó, es una garantía del debido proceso consagrada en el artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República y establece lo siguiente : “ La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”<sup>27</sup>. Aquel artículo refleja la protección que se le da al individuo en cuanto a la proporción de juzgamiento, lo que significa que exista un contrapeso entre el daño cometido y la sanción que se le va a otorgar.

En el Ecuador, ante el razonamiento de los jueces sobre la idoneidad de faltas y pena, en relación con el tema de contravenciones de primera clase con pena privativa de libertad, se toma en cuenta los principios constitucionales que precautelan los derechos fundamentales de las personas dentro de este Estado constitucional. Por ello que el principio de proporcionalidad es analizado como un instrumento para términos de interpretación sobre los principios constitucionales de idoneidad, necesidad y el principio de proporcionalidad en sentido estricto que se deberán analizar y aplicar de una manera proporcional y justa.

El principio de proporcionalidad adquiere relevancia en relación con la determinación de la pena, ya que es menester que las leyes establezcan las necesarias para proteger al individuo frente a las penas excesivas que constan en ciertas

---

<sup>26</sup> Ver, Anexos Estadísticas No. Fallecidos 2014-2018

<sup>27</sup> Constitución de la República del Ecuador, 2008.

infracciones. Es por esto, que la Corte Constitucional, por ejemplo, ha desarrollado jurisprudencia en cuanto al tema del principio de proporcionalidad con el fin de que los jueces recurran a aquellas, y se manifiesten en cuanto al ejercicio de potestades sancionatorias. Más adelante se presentará algunas sentencias referentes a este principio.

En Ecuador, el principio de proporcionalidad debe ser visto como aquel instrumento que las autoridades deben de tomar en cuenta antes de establecer una sanción en cuanto a las contravenciones de primera clase. A mi parecer, este principio, el cual está reconocido en la Carta Magna, debe tener mayor importancia en la imposición de penas en el derecho penal; ya que busca el no imponer multas altas que puedan llegar a violentar este principio constitucional y demás derechos fundamentales.

Por otra parte, el Código Orgánico Integral Penal en cuanto a las contravenciones de primera clase, castiga con una pena drástica como lo es la pena privativa de libertad incluso en situaciones que en mi opinión no la merecen, pues lo que se busca es que el principio sea aplicable con el fin de que se llegue a tener un sistema justo.

La Corte Constitucional del Ecuador ha utilizado el principio de proporcionalidad en su ejercicio de aplicación en casos como:

“En la sentencia No. 11-18-CN/19, dice que la proporcionalidad, según la legislación ecuatoriana, en el artículo 3 (2) de la LOGJCC, busca “*que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional*”. Lo que es importante es que los derechos de las personas no se vean afectados por las medias altas que se pueden llevar acabo en cuanto a la discrecionalidad del juez. La Corte habla sobre la restricción constitucional, a lo que se refiere que los derechos que se ponen en juego del individuo deben ser mayor o al menos equivalente, pues así esa limitación para sancionar será legítima”<sup>28</sup>.

En la sentencia 006-14-SIN-CC<sup>29</sup>, hace referencia al principio de proporcionalidad como una herramienta jurídica que permite cuestionar el método que utilizan para llegar a tomar las decisiones sobre derechos vulnerados. En Ecuador los criterios de este principio de proporcionalidad que la Corte Constitucional menciona, lo ven como un principio interpretativo que ha sido solo enunciativo en varias sentencias, por lo tanto, resultan insuficientes.

Sin embargo, en casos de contravenciones de primera clase con pena privativa no se han desarrollado argumentos en base a este principio de proporcionalidad. Esto impide que los jueces de tránsito integren argumentos de la Corte Constitucional el cual órgano máximo de control, interpretación y administración de justicia, es por eso que

---

<sup>28</sup> Causa No. 11-18-CN/19. Corte Constitucional del Ecuador, 12 de junio del 2019, pág. 25

<sup>29</sup> Causa No. 006-14-SIN-CC. Corte Constitucional, 24 de septiembre del 2014, pág.17.

existe una amplia discrecionalidad y subjetividad en cuanto a la aplicación de este principio.

Según Houde, Sánchez y Fallas, este principio no es más que “aquella regla de conducta que obliga a los jueces penales a mantener un balance equitativo entre el ius puniendi estatal y los derechos de las personas”<sup>30</sup>. Es decir, los jueces en el momento de juzgar, deben motivar su decisión en cuanto al equilibrio entre delito y la pena, tomando como primera opción el principio de proporcionalidad con el fin de no lesionar derechos fundamentales de los individuos o en su defecto, buscar ciertos mecanismos alternativos, utilizando el sub principio de necesidad.

#### **b) Chile.**

La legislación chilena contiene implícitamente el principio de proporcionalidad, pues no contiene norma alguna que expresamente se manifieste sobre este principio. se lo puede encontrar incluido en el ordenamiento chileno como una garantía de los derechos fundamentales que están contenidos en la Constitución Chilena.

Mediante las garantías procesales de índole constitucional se establecen los medios necesarios para que los derechos sean protegidos.

El régimen jurídico que sigue Chile en cuanto al principio de proporcionalidad se encuentra en el Art 19 numeral 2 de la Constitución que establece: “Ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias”<sup>31</sup>. Lo que significa, que se protege en tal sentido los derechos de los ciudadanos chilenos, lo que se asemeja con lo señalado en la Constitución del Ecuador, y a lo que denotan que ambas buscan asegurar el debido proceso en la garantía de proporcionalidad en la aplicación de sanciones.

La nación chilena se rige bajo los preceptos legales que establece la Constitución, para que los procedimientos lleguen a ser justos y con el fin de respetar el lineamiento constitucional, y en cuanto al juzgamiento punitivo, la Constitución chilena también somete a los órganos a que se sujeten a los principios constitucionales para sancionar delitos garantizando los derechos fundamentales tal cual como el sistema ecuatoriano.

Como resultado, la Constitución chilena ha buscado que se respeten y se cumplan las normas constitucionales para no vulnerar el principio de proporcionalidad al momento de aplicación de sanciones, Chile para sancionar contravenciones de tránsito se basan en los preceptos legales de su Constitución.

---

<sup>30</sup> Houde, M., Sánchez, C. y Fallas, D. (1997). “Proceso penal y derechos fundamentales”. Costa Rica: Litografía e Imprenta LIL, S.A.

<sup>31</sup> Artículo 19.2. Constitución Política de la República de Chile, 1980

Al momento de establecer sanciones o penas en cuanto a las conductas inapropiadas, los órganos jurisdiccionales deben defender la posición de una debida proporcionalidad para dictar una sanción en cuanto a la conducta que se comete.

En Chile, las sanciones económicas<sup>32</sup> en los delitos de tránsito no superan el salario básico unificado, en comparación con el Estado ecuatoriano que, sí supera con multas muy altas al salario básico unificado, como es el caso del conductor que transporte bienes o pasajeros sin autorización que llega a una multa alrededor de \$700, mientras que el salario básico en Chile oscila alrededor de \$450<sup>33</sup>.

A mi parecer el Ecuador debe tomar como referencia la gradación de las infracciones de tránsito que se aplica en Chile, ya que la Ley de Tránsito<sup>34</sup> chilena no impone sanciones que no permitan que las personas tengan multas superiores a su salario básico unificado, con el cual, por lo cual respetan el régimen proporcional, que fomenta la Constitución de la República de Chile.

Además, el Tribunal Constitucional de Chile se pronunció sobre el principio de proporcionalidad, por ejemplo en sentencia 2922-15<sup>35</sup>, que se refiere al tema entre el equilibrio entre el castigo impuesto y la conducta imputada, se estableció argumentos y criterios que deberán ser considerados por las autoridades al momento de otorgar una sanción, uno de esos criterios es sobre la limitación en la discrecionalidad de los jueces que la aplican, sin perder la flexibilidad sobre la decisión totalmente motivada.

### **c) México**

El principio de proporcionalidad en el ordenamiento jurídico mexicano aparece en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece:

“Artículo 22. Quedan prohibidas las penas de muerte, de mutilación, de infamia, la marca, los azotes, los palos, el tormento de cualquier especie, la multa excesiva, la confiscación de bienes y cualesquiera otras penas inusitadas y trascendentales. Toda pena deberá ser proporcional al delito que sancione y al bien jurídico afectado”<sup>36</sup>.

Lo que se toma como relevante de este artículo es que quedan prohibidas las multas excesivas, además que la pena debe ser proporcional al delito que se sancione y al bien jurídico protegido. Lo dicho anteriormente se relaciona con la legislación

---

<sup>32</sup> Artículo 204, Ley de Tránsito, Ley 1820, de 07 de febrero de 1984, reformado por ultima vez 07 de noviembre del 2009.

<sup>33</sup> Artículo 6, Ley N.º 21.112 [Valor del ingreso mínimo mensual], R.O. del 24. De septiembre del .2018

<sup>34</sup> Artículo 204, Ley de Tránsito

<sup>35</sup> Causa No. 2922-15. Tribunal Constitucional de Chile, 30 de octubre del 2015, considerando decimonoveno.

<sup>36</sup> ART. 22. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

ecuatoriana, ya que su Constitución establece que la ley establecerá la debida proporcionalidad.

Al hacer un análisis comparando ambas Constituciones desde un primer momento, puedo decir que el sistema jurídico mexicano ha podido establecer coherentemente la materia en cuanto a multas y la debida proporcionalidad que debe ser aplicada.

Este argumento es basado en que desde las primeras jurisprudencias mexicanas ya existía un antecedente sobre este principio, talvez no se incorporaba de forma explícita desde un primer momento por lo que fue insuficiente, ya que los operadores de justicia no respetaban ese límite de razonabilidad.

La jurisprudencia mexicana menciona este principio con mayor frecuencia, y en parte para que sea permanente, por lo cual optaron por un método, en cual aplicaba los sub principios relacionados con el principio de proporcionalidad que conocemos como idoneidad, necesidad, y proporcionalidad en sentido estricto.

La Corte Suprema de Justicia se ha pronunciado al respecto, por ejemplo en el fallo P./J. 10/95<sup>37</sup> y el fallo 2a./J. 5/2008 <sup>38</sup> dictados se debe apreciar un alcance de la norma, mas no la excesividad de poder de los operadores por lo que para determinar una sanción que no se desmedida se debe hacer énfasis en que se cumpla el principio de proporcionalidad y la Corte ha fijado lo siguiente<sup>39</sup>:

*“1. Perseguir un fin constitucional legítimo; 2. Ser adecuado, apto y susceptible para el alcance del fin perseguido; 3. Ser necesaria; y 4. Ser justificada con razones constitucionales”.*

Esta Suprema Corte en su jurisprudencia ha establecido que las leyes que establezcan multas, deben contener reglas adecuadas para que las autoridades puedan fijar su monto o cuantía, tomando en cuenta circunstancias como la gravedad de la infracción y los ingresos económicos del infractor al momento de cometer la conducta sin contradecir lo que deriva del artículo 22, de la Constitución Política de los Estados Mexicanos, que como ya se mencionó, prohíbe las multas excesivas, de manera que se efectivice el principio proporcionalidad.

En cuanto a la proporcionalidad de multas en tema de tránsito en México lo que se hace es que la autoridad quien tiene la obligación de aplicar sanciones, debe motivar su decisión verificando que el monto sea acorde a circunstancias personales del

---

<sup>37</sup> Sentencia P./J. 10/95, Suprema Corte de Justicia, Pleno, 1 de Julio de 1995, pág. 19

<sup>38</sup> Sentencia 2a./J. 5/2008, Suprema Corte de Justicia, Segunda Sala, 1 de enero 2008, pág. 433

<sup>39</sup> Rafael Aguilera, Rogelio López, “El principio de proporcionalidad en la Jurisprudencia Mexicana: Revista Mexicana de Derecho Constitucional (2014). Paf 93.

infractor<sup>40</sup>. No cabe duda para los tribunales mexicanos que una multa llega a ser excesiva cuando se desproporcionan las posibilidades económicas del infractor en relación al delito que puede ser leve<sup>41</sup>.

Además, la legislación mexicana en cuanto a los temas de tránsito cuenta con un método para sancionar, el cual es la imposición de multas, a diferencia de Ecuador, se incorporó una tabla que establece disposiciones sobre las multas en cuanto a la velocidad de tránsito, obligaciones que deben ser cumplidas por los conductores, y ante cualquier incumplimiento se les sancionara aplicando la tabla de sanciones mínimas y máximas<sup>42</sup>.

De allí que en México se aplica este sistema de multas relacionándolo con el principio de proporcionalidad con el fin de asegurar el sistema jurídico y no se alteren los derechos fundamentales de los ciudadanos mexicanos, ya que este país no tiene fines recaudatorios por lo que esas sanciones no alterarían el orden social ni afectan económicamente a los infractores de tránsito<sup>43</sup>. La actuación de los operadores de justicia se adecúa a los argumentos de la Corte en materia sancionatoria con el fin de que no exista arbitrariedad y que la proporcionalidad tenga cabida en cada uno de los procesos.

México esclarece que, aunque en materia de tránsito, la infracción es la misma para todos y la conducta sea la misma, se deben tomar en cuenta las circunstancias que hacen más o menos grave la infracción<sup>44</sup>, como un claro ejemplo: en Ecuador es la contravención por llantas lisas, que la decisión sancionatoria queda en discrecionalidad del juez, ya que no se establece una pena proporcional en cuanto al número de llantas para delimitar una sanción razonable, y en juicio, no se hace una evaluación económica del infractor para imponer una sanción económica proporcional a los ingresos del mismo.

#### **d) Colombia**

En el marco jurídico de Colombia, el principio de proporcionalidad es visto como una herramienta argumentativa, que se utiliza para evitar o controlar el daño o vulneración a derechos fundamentales en cuanto a desproporcionarlos. El sistema

---

<sup>40</sup> Sentencia P./J. 10/95, pág. 19

<sup>41</sup> José María Soberandes, “El Derecho a la proporcionalidad de las multas en la Jurisprudencia de la Suprema Corte”, Cuestiones Constitucionales: Revista Mexicana de Derecho Constitucional (2010), 271

<sup>42</sup> Artículo 9, Reglamento de Distrito Federal, Presidencia de la República, de 17 de agosto de 2015.

<sup>43</sup> José María Soberandes, “El Derecho a la proporcionalidad de las multas en la Jurisprudencia de la Suprema Corte”, Cuestiones Constitucionales: Revista Mexicana de Derecho Constitucional (2010), 279.

<sup>44</sup> Sentencia P./J. 10/95, pág. 19

colombiano, en su Constitución no hace referencia expresa del principio de proporcionalidad. Su jurisprudencia, lo ha desarrollado refiriéndose al test de proporcionalidad bajo la influencia del Estado jurídico alemán que detallan:

“El principio de proporcionalidad se compone de tres subprincipios: el principio de idoneidad; el de necesidad y el de proporcionalidad en sentido estricto. Estos principios expresan la idea de optimización... En tanto que exigencias de optimización, los principios son normas que requieren que algo sea realizado en la mayor medida de lo posible, dadas sus posibilidades normativas y fácticas”<sup>45</sup>.

Lo citado anteriormente se parece a los sistemas jurídicos de Chile, México y Ecuador los cuales toman estos sub principios-en materia de proporcionalidad, ya que se los debe analizar en abstracto y en concreto cuando se habla de afectaciones de derechos fundamentales.

Para los tribunales colombianos, el principio de proporcionalidad tiene relación con evitar el desequilibrio, el uso excesivo de poder y proteger derechos. La Corte Constitucional ha efectuado la metodología de aplicación e interpretación, el principio de proporcionalidad, por ejemplo, en la sentencia de la Corte Constitucional C 093 de 2001<sup>46</sup> estableció:

“Así, el juez estudia (i) si la medida es o no “adecuada”, esto es, si ella constituye un medio idóneo para alcanzar un fin constitucionalmente válido; luego (ii) examina si el trato diferente es o no “necesario” o “indispensable”, para lo cual debe el funcionario analizar si existe o no otra medida que sea menos onerosa, en términos del sacrificio de un derecho o un valor constitucional, y que tenga la virtud de alcanzar con la misma eficacia el fin propuesto. Y, (iii) finalmente, el juez realiza un análisis de “proporcionalidad en estricto sentido” para determinar si el trato desigual no sacrifica valores y principios constitucionales que tengan mayor relevancia que los alcanzados con la medida diferencial”<sup>47</sup>

De esta forma, la Corte Constitucional Colombiana, compromete a los funcionarios legislativos obligados a generar normas jurídicas punitivas de cumplir con el principio de proporcionalidad, y encontrar los diferentes grados de la pena en base a la conducta realizada. La eficacia que debe tener el legislador en utilizar el medio al aplicar el principio de proporcionalidad, tiene como punto de eje, el medio, en base a esto la Sentencia C-673/01<sup>48</sup>, la Corte estableció:

“El medio tiene que resultar necesario o sea que no se hubiera podido elegir otro medio igualmente eficaz pero que no afectara o lo hiciera en medida sensiblemente menor el derecho fundamental”

---

<sup>45</sup> Alexy, R. (2004). “Teoría del discurso y derechos constitucionales”. México: Fontamara, SA. 78

<sup>46</sup> Sentencia C- 093/01, Corte Constitucional Colombiana, Sala Plena de la Corte Constitucional, 31 de enero del 2001, párr. 4 (Jurisprudencia Colombiana referente a los métodos de aplicación del Principio de Proporcionalidad).

<sup>47</sup> Sentencia C- 093/01, Corte Constitucional Colombiana, Sala Plena de la Corte Constitucional, 31 de enero del 2001, párr. 4 (Jurisprudencia Colombiana referente a los métodos de aplicación del Principio de Proporcionalidad).

<sup>48</sup> Sentencia C-673/01, Corte Constitucional Colombiana, Sala Plena de la Corte Constitucional, 28 de junio del 2001.



Por otra parte, para la Corte Constitucional colombiana, el test de proporcionalidad, es aquel instrumento novedoso que tiene como fin motivar las decisiones con argumentos válidos para que la penalidad que se imponga se base en lo que dispone la Constitución.

La legislación colombiana establece para los órganos jurisdiccionales que se debe realizar el test de proporcionalidad de acuerdo a la sanción que se va a imponer, esto con el objetivo de presentar claros argumentos al imponer un acto sancionatorio. Por lo tanto, debe existir motivación por parte del juez para que se considere justa su penalidad.

Debido a esto, tanto la doctrina y jurisprudencia colombiana, se pronuncian sobre la gradación de la pena, en relación de la proporción entre la infracción cometida y lo que busca regular en el ordenamiento jurídico.

En el artículo 18 del Código Disciplinario Único de Colombia<sup>49</sup>, menciona por ejemplo que la sanción disciplinaria debe ser correspondiente a la falta cometida. Básicamente este argumento busca que el principio de proporcionalidad en materia sancionatoria no resulte excesivo frente a la gravedad de la infracción. Significa que la misma ley es la que señala criterios para graduar la sanción a imponer y, asimismo, que aquella corresponda a la gravedad de la falta cometida.

Sobre las sanciones en cuanto a contravenciones, dentro de esta nación es el Código de Tránsito de Colombia<sup>50</sup> que menciona en el Artículo 131 que aquellas son:

“Amonestación, multa, suspensión de la licencia de conducción, suspensión o cancelación del permiso o registro, inmovilización del vehículo, retención preventiva del vehículo, cancelación definitiva de la licencia de conducción”;

En Ecuador, el Código Integral Penal, en su artículo Art. 386 señala que:

“Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir”<sup>51</sup>.

Se logra evidenciar que las sanciones ecuatorianas en esta materia son más rigurosas, ya que aplican la privación de libertad a diferencia de Colombia, que la sanción más ardua, es el caso de reincidencia durante un año, donde se opta por la suspensión definitiva de la licencia de conducir.

---

<sup>49</sup> Artículo 18 del Código Disciplinario Único, Ley 734, Diario Oficial No. 44.708 de 13 de febrero de 2002. (Referente a la proporcionalidad).

<sup>50</sup> Artículo 131, Código Nacional de Tránsito de Colombia, Ley 769, 6 de agosto del 2002.

<sup>51</sup> Artículo 386, COIP.

En definitiva y con todo lo hasta aquí expuesto, puede afirmarse que el principio de proporcionalidad, es un principio garantista que actúa como un respaldo constitucional, en el ámbito nacional e internacional. Tiene su fundamento en imponer un límite al poder punitivo del Estado, y de esta forma encontrar una protección eficaz de derechos fundamentales, y la debida aplicación de principios constitucionales, referentes a la proporcionalidad entre la pena y el acto cometido.

Dicha aplicación debe existir en la creación de la pena adecuada en la norma por parte del legislador, y en el análisis del caso concreto por parte del sistema judicial, estableciendo e imponiendo respectivamente una pena justa e idonea. Para ello, es necesario realizar un juicio de proporcionalidad, mediante parámetros como la idoneidad, necesidad, y proporcionalidad en sentido estricto.

Pese a esto, existe una falta de proporcionalidad en las penas vigentes sobre las contravenciones de tránsito de primera clase, ya que existen métodos alternativos, que se han mencionado en legislaciones comparadas, que permiten un nivel de mayor concientización, y reducción de siniestros de tránsito, obteniendo mejores resultados endurecer las penas.

Es así que hay que tomar en cuenta que la indebida aplicación del principio de proporcionalidad, se da por dos razones: la negligencia del legislador al imponer prescribir una pena desproporcional, o a su vez, por parte del juez, que no ha efectuado un control proporcional de la pena, al analizar un caso específico, y limitar su trabajo meramente a ejecutar la pena.

## **CAPITULO II. Infracciones de Tránsito.**

### **2.1 Evolución Histórica de la Normativa.**

En el año 2008, comenzó a regir en nuestro país la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial<sup>52</sup>. En 2012, se publicó el Reglamento<sup>53</sup> correspondiente a la Ley, que regía subsidiariamente. Esta ley se dividía en 6 libros, en el tercer libro se regulaba las contravenciones, delitos, y sanciones de tránsito, que se nombraba “Sobre el Tránsito y Seguridad Vial”, hasta la promulgación del COIP en 2014.

---

<sup>52</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, [LOTTSV], R.O.398, 7 de agosto de 2008, última Reforma 21 de agosto de 2018.

<sup>53</sup> Reglamento a Ley de Transporte Terrestre y Tránsito y Seguridad Vial, [RLOTTSV], R.O.731, 25 junio de 2012, última Reforma 13 de septiembre de 2017.

Los resultados de la promulgación de esta Ley y su reglamento no fueron del todo positivos. A partir del año 2011, por ejemplo, se realizó la primera reforma que endureció las penas en el ámbito económico, es decir, las sanciones económicas eran más altas. Aún así, las estadísticas cuantitativas<sup>54</sup> sobre el número anual de siniestros siguieron manteniéndose con el pasar del tiempo, y la tasa de porcentaje de reducción de accidentes de tránsito fue variable, ya que los resultados arrojan que entre el año 2013 hasta 2014, existieron más siniestros con resultados de muerte<sup>55</sup>. Incluso, con la promulgación del COIP, en febrero de 2014, solo se redujo el número de fallecidos en el mes de abril, julio, septiembre y diciembre en su primer año de vigencia.

El COIP, sanciona, repara y configura los delitos de tránsito, el punto relevante socialmente, es la desproporcionalidad de las penas en las infracciones de tránsito, sobresaliendo la pena privativa de libertad en la mayoría de las contravenciones tipificadas hasta la actualidad. A pesar de esto no existe ningún pronunciamiento sobre una reforma en la sección de delitos de tránsito y es un tema que existe muy poco debate jurídico.

## **2.2 Código Orgánico Integral Penal del 2014.**

Con la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, se busca sancionar la imprudencia, irresponsabilidad e irrespeto, por parte del infractor, que omite el deber objetivo de cuidado, que está reflejado en la sección de infracciones de tránsito, y en todo este cuerpo normativo.

Con la vigencia de este, se eliminaron tribunales penales de tránsito, y promueve el procedimiento expedito, para las causas de tránsito, y a su vez, el Código Orgánico de la Función Judicial, en el Art. 229, otorga competencia a jueces de Tránsito, siendo los únicos que pueden conocer las causas en este ámbito<sup>56</sup>.

Es así como, los jueces de tránsito actúan de una forma discrecional en sus decisiones, sin la aplicación del principio de proporcionalidad, un medio alternativo o incluso una rebaja en la pena, ya que no existe una motivación en sus decisiones, en base a un análisis de las circunstancias del hecho, que vamos a evidenciar con el análisis de los casos prácticos en la sección final.

Los jueces de tránsito no han optado por rebajar las penas, o por lo menos justificar motivadamente la imposición de las mismas, aún así, esta responsabilidad es

---

<sup>54</sup> Ver, Anexos Tabla Estadística de Fallecidos.

<sup>55</sup> Ver, Anexos Tabla Estadística de Fallecidos, 2014. (Comparativa desde la promulgación del COIP).

<sup>56</sup> Código Orgánico de la Función Judicial, [COFJ], R.O. Suplemento 544, de 9 de marzo de 2009, reformado por última vez 26 de junio de 2019. (Referente a la Competencia de los jueces de Tránsito).

compartida con el legislador, en la promulgación de penas alternativas, como la suspensión de la licencia por un tiempo determinado, o a su vez, la retención vehicular, que siguen los mismos fines, pero de una forma proporcional en busca de la eficacia en las sanciones, que no se ha obtenido actualmente con la imposición de las penas previstas en el COIP.

### **2.3 Contravenciones de Primera Clase.**

Las infracciones tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal se definen en el Art. 18<sup>57</sup> como: “*la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentre prevista en este Código*”. Además están clasificadas en delitos y contravenciones.

El mismo Código Orgánico Integral Penal, en el Art. 19, conceptualiza la diferencia entre contravenciones y delitos, afirmando que delito es: “la infracción penal sancionada con pena privativa de libertad mayor de treinta días”, y contravención: “es la infracción penal sancionada con pena no privativa de libertad o privativa de libertad hasta treinta días”<sup>58</sup>. Así, para Guillermo Cabanellas<sup>59</sup> una contravención es:

La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo.

Particularmente, el Art. 386, menciona las contravenciones de tránsito de primera clase, las cuales son sancionadas con pena privativa de libertad de tres días, además de una multa equivalente a un salario básico unificado y reducción de diez puntos en los siguientes supuestos:

- La persona que conduzca sin haber obtenido licencia. En este caso, no se puede aplicar la reducción de puntos, pero si se aplica la multa e incluso se alude a que el propietario del vehículo responde solidariamente por la multa económica.
- La segunda causal, es el exceso de velocidad, es decir, quien conduzca un vehículo y exceda los límites de velocidad en zona urbana como rural.
- Falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.

---

<sup>57</sup> Código Orgánico Integral Penal. Art. 18. Registro Oficial No. 180.

<sup>58</sup> Artículo 19, COIP.

<sup>59</sup> Guillermo Cabanellas de Torres, “*Diccionario Jurídico Elemental*” (Editorial Heliasra S.R.L), 360. (Referente a la Definición de Contravención).

Finalmente se menciona que, en el caso de transporte público, la pena se duplicará en cualquiera de los casos.<sup>60</sup>

Al aplicar el juicio de proporcionalidad y vincular las sanciones propuestas por el legislador a continuación, se expondrá por qué se considera que en cada caso concreto no se cumple el requisito de idoneidad, y tampoco eficacia entorno a imponer a una conducta tres tipos distintos de sanciones, privativa de libertad, económica y administrativa. Estadísticamente<sup>61</sup> estas faltas se han seguido cometiendo con frecuencia.

#### **a) Conducción sin obtener licencia.**

En este caso, se omite la reducción de puntos, es decir la sanción administrativa y en su reemplazo, se impone la sanción económica, que también responde solidariamente el propietario del vehículo. La pena privativa de libertad se mantiene por tres días, debiéndose buscar un medio alternativo como únicamente la sanción con una multa económica, que sería suficiente y no sería considerada como excesiva.

Esta contravención, es desproporcional porque no representa un evidente peligro al bien jurídico protegido, en un nivel proporcional como para que sea sancionado con pena privativa de libertad. Una vez más, se está sancionando por lo que podría ocurrir, es decir un posible accidente de tránsito con daños materiales o con resultado de muerte, que tiene su propia tipificación. Pero no por la conducta que se efectuó, o la contravención que se está cometiendo.

#### **b) Contravención por Exceso de Velocidad.**

En el primer caso, sobre el exceso de velocidad, esta medida sobre la privación de libertad de tres días, no ha disminuido el número de muertos, siendo el exceso de velocidad la segunda causa de accidentes de tránsito<sup>62</sup>. Incluso se sanciona por algo que podría pasar, y no por el hecho que configura la contravención ya que, para delitos de tránsito como daños materiales, o accidentes con resultado de muerte, el exceso de velocidad acciona como una agravante.

Apegado a la realidad ecuatoriana, los radares visibles de velocidad sirven únicamente para que los conductores reduzcan la velocidad al momento de pasar por los mismos, lo cual denota más bien un asunto de comportamiento momentáneo. A pesar

---

<sup>60</sup> Art. 386. COIP (Ampliación contravenciones de Tránsito de primera clase, sin pena privativa de libertad)

<sup>61</sup> Ver, Anexos. Estadísticas sobre las contravenciones de Tránsito de primera clase Año 2015-2016

<sup>62</sup> Ver, Anexos. Estadísticas sobre Accidentes C-09

de esta sanción tan severa por exceder el límite de velocidad, podemos ver que los datos empíricos<sup>63</sup> evidencian que la norma no ha conseguido la finalidad perseguida, ya que la principal causa de accidentes con resultado de muerte es la desatención al volante (C14)<sup>64</sup>. Por lo cual, lo único que se ha obtenido es que, culturalmente el agente de tránsito, insinúe al infractor sobre la infracción cometida, y de la forma en la que se puede omitir su infracción en base a las consecuencias, en la mayoría de casos en busca de “coimas”.

Por otra parte, no se debe dejar a un lado, las consecuencias de la privación de libertad, ya que el infractor, por una resolución para a ser considerado socialmente como un delincuente, lo cual afecta de una forma significativa a su familia y su sustento económico. Es así como se afecta directamente derechos fundamentales como el derecho al trabajo, en el sector público o privado, <sup>65</sup> en caso de no tener una justificación de tres días ausentes, juntamente con la afectación psicológica ya mencionada.

Gallegos<sup>66</sup>, menciona que las contravenciones al ser una infracción que, si bien es cierto, configura una conducta contraria al ordenamiento, debe ser punible únicamente con multa. Puesto que al cometer una contravención de tránsito como estipula del Código Orgánico Integral Penal, el grado de afectación al bien jurídico es leve.

**c) Falta de respeto a la Autoridad o Agente de Tránsito.**

Evidentemente, las conductas de los conductores referentes al respeto, y buen trato con los agentes en forma general siempre ha sido cuestionado, ya que existe muchas faltas de respeto tanto de parte del agente y en su mayoría por parte de los conductores; es así que me parece que esta sanción es más castigada por el irrespeto, más que por el bien jurídico protegido, pero pienso que es suficiente con una multa económica y buscar una medida alternativa como una disculpa pública al agente o a la autoridad que se ha faltado el respeto, o en su defecto al conductor.

Cabe mencionar, que en el caso de que exista una falta de respeto se complica de cierta forma en la parte probatoria, y en muchos de los casos, no llega a juicio pues se buscan otras fórmulas de arreglo extra legales.

---

<sup>63</sup> Ver, Anexos, Estadísticas sobre Accidentes C-14

<sup>64</sup> Ver, Anexos, Estadísticas sobre la causa más frecuente de siniestros de tránsito (Referente a la desatención al conducir-C14).

<sup>65</sup> Art. 48, literal b, Ley Orgánica del Servidor Público [LOSEP], R.O. Suplemento 294 de 6 de octubre de 210, reformado por última vez 8 de mayo de 2019. (Referente a el abandono injustificado del trabajo por tres o más días laborables consecutivos)

<sup>66</sup> Bolívar Gallegos, *La Responsabilidad en el derecho de tránsito* (Quito: Edicitora Hean, 2009), 46-51.

## 2.4 Legislación Comparada: Contravenciones de Primera Clase.

Las contravenciones, imponen sanciones contra los infractores de tres tipos: *privación de libertad, multa pecuniaria y rebaja en los puntos de la licencia de conducir*, en el caso ecuatoriano. Considero necesario revisar las legislaciones sobre tránsito y específicamente las sanciones que proponen países como: Perú, Colombia, Bolivia y Argentina. Se acompañará un comentario comparativo con nuestra legislación.

PAÍS	LEGISLACIÓN	SANCIONES	COMENTARIO
<b>PERÚ</b>	Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.	A partir del Art. 24 hasta el Art 26 <sup>67</sup> de la presente norma impone lo siguiente: Las sanciones sin resultado de muerte o lesiones que provee: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amonestación</li> <li>• Multa</li> <li>• Internamiento del vehículo</li> <li>• Suspensión de la licencia de conducir.</li> </ul> Las cuales están clasificadas por leves, graves y muy graves.	Es importante mencionar que a diferencia del régimen ecuatoriano, Perú impone sanciones a contravenciones como el exceso de velocidad, o a su vez no tener permiso de conducir, más proporcionales, al clasificar mediante niveles de gravedad. Como primera sanción tiene la amonestación, para posteriormente buscar sanciones administrativas, sin incluir en este tipo de contravenciones la pena privativa de libertad.
<b>COLOMBIA</b>	Código de Tránsito de Colombia	Art. 131 <sup>68</sup> , que habla sobre las multas sancionan: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multa económica</li> <li>• Retención vehicular</li> <li>• Cancelación definitiva de la licencia.</li> </ul>	El régimen colombiano al ser muy apegado a nuestra realidad jurídica, en base al análisis de la normativa busca primero tener sanciones económicas en las mismas contravenciones de tránsito como una medida de prevención a diferencia del régimen ecuatoriano busca sancionar con pena privativa de libertad, incluyendo posteriormente en la misma contravención una sanción administrativa.
<b>BOLIVIA</b>	Código Nacional de Tránsito	Menciona, en un solo conjunto las infracciones de primera clase, segunda clase, y tercera clase. <sup>69</sup> Las mismas que dependiendo de su gravedad son sancionadas con arresto, multa o a su vez inhabilitación de la licencia.	El Código de Tránsito de Bolivia no es muy claro en sus infracciones, pero es importante revisar de una forma general dicho cuerpo normativo, y es así que podemos ver que la multa es la primera opción para las contravenciones como conducir sin licencia, o exceder los límites de velocidad.

<sup>67</sup> Art 24, Ley de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley No. 27181, 9 de octubre de 1999.

<sup>68</sup> Art. 131, Código Nacional de Tránsito Terrestre. (Referente a las multas de tránsito).

<sup>69</sup> Art. 140, Código de Tránsito y Reglamento, Ley No. 3983, 16 de febrero de 1973.

<b>ARGENTINA</b>	Ley de Tránsito	Las sanciones son: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arresto</li> <li>• Multa</li> <li>• Suspensión de la licencia<sup>70</sup></li> </ul>	A diferencia de otras legislaciones, la ley argentina es completa en este ámbito, ya que incluso habla sobre la reincidencia, o utiliza mecanismos como el servicio comunitario en caso de que el juez considere idóneo, con ciertos límites de tiempo en caso de reincidencia.

*Cuadro de elaboración personal*

Al comparar la normativa extranjera con la ecuatoriana, se observa que ésta se asemeja mucho al esquema normativo de Argentina y Colombia, ya que imponen una sanción similar, sin contar por supuesto con la pena privativa de libertad, que nuestro país impone. Por otra parte, países como, Perú y Bolivia, no tiene medidas tan drásticas, como Ecuador o Argentina, quienes por su parte tienen la pena privativa de libertad, pero en el caso de Argentina, únicamente en caso de reincidencia, dentro de un límite de tiempo.

En definitiva y con lo hasta aquí expuesto, puede afirmarse que con la promulgación del COIP, la pena de las contravenciones de tránsito de primera clase endureció, de tal forma, que incluía la privación de libertad de tres días, sin obtener ningún resultado positivo a lo largo de estos años de vigencia.

Estadísticamente, la mayor contravención cometida con resultado de muerte es la C-14, sobre la desatención al volante, siendo la segunda causa C-09 sobre el exceso de velocidad. Año tras año la cifra de reducción de accidentes es mínima. El año 2016, fue el año que obtuvo mayor porcentaje de reducción de fallecidos, con una rebaja de 171 muertos desde el año 2014 hasta la actualidad, incluso en año 2018, se redujo apenas una persona fallecida. Es necesario concluir, que las penas prescritas por el legislador y aplicadas por el juez, no han sido eficientes, ya que no han cumplido con el fin legítimo que persiguen.

Las legislaciones comparadas, como Colombia y Perú, tienen un sistema sancionatorio similar al nuestro, pero con la diferencia que promueven mecanismos

---

<sup>70</sup> Art. 77, Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, Ley No. 2449, 6 de febrero de 1995.



alternativos de solución, como la detención del vehículo, suspensión de licencia, o sanciones económicas, sin incluir la pena privativa de libertad.

### CAPÍTULO III.- Casos Prácticos

#### 3. Revisión de Casos Prácticos.

Al analizar los siguientes casos, esta sección del trabajo tiene como objetivo ilustrar y evidenciar las resoluciones de los jueces de tránsito con una breve explicación, conjuntamente con la aplicación de herramientas jurídicas como el test de proporcionalidad y la motivación, demostrando ciertos derechos vulnerados.

#### 3.1 Sobre el Test de Proporcionalidad en los casos prácticos.

No. Caso	Expediente Judicial	Contravención de Tránsito	Explicación/Sentencia
1	No.1233 <sup>71</sup> 201297G	Art. 386 numeral 1 Conducción sin licencia	En este caso, la motivación del juez, únicamente se refiere a la aplicación de atenuantes del Art. 45. No hace una mención sobre las circunstancias que llevaron a cometer la infracción, o a su vez optar por un medio alternativo. Por lo cual el juez impone 2 días de prisión al infractor, y la multa económica.
2	No. 123332 18001297G <sup>72</sup>	Art. 386 numeral 3 Exceso de Velocidad	El infractor excede el límite de velocidad en zona urbana de 50km/h, el transitaba a 73 km/h. La defensa del conductor, pide 1/3 de la pena prevista, mencionando que su familia depende económicamente de su trabajo. El juez, impone la pena de 3 días de prisión, más la multa económica y la reducción de puntos.
3	No. 08281 201801180 <sup>73</sup>	Art. 386 numeral 3 Exceso de Velocidad	Particularmente en este caso, existe la aplicación superficial del test de proporcionalidad, específicamente del sub principio de necesidad, ya que a pesar de que comete la infracción la Jueza, impone una pena alternativa, es decir 30 horas de servicio comunitario al infractor. Motivando su decisión expresamente por cuestiones laborales y familiares.
4	No. 13283 201903860 <sup>74</sup>	Art. 386 numeral 1 Conducción sin licencia	La decisión del juez, es imponer las tres sanciones previstas en el Art. 386, en su totalidad. Existe motivación sobre lo que se considera una contravención y el vínculo con la conducta realizada, siendo la discrecionalidad del juez la parte con mayor motivación en la sentencia, sin que existe en ningún párrafo un análisis sobre el infractor, ignorando incluso las atenuantes tipificadas en el Art. 45 del COIP.

#### *Colaboración Personal*

<sup>71</sup> Proceso judicial No.12333201801297G, Unidad Judicial Multicompetente con Sede en el Cantón de Vinces. 26 de noviembre de 2018. Pág. 2.

<sup>72</sup> Proceso judicial No. 01283201501817G, Unidad Judicial Penal Cuenca, 23 de abril de 2015. Pág. 3

<sup>73</sup> Proceso judicial No. 0828201801180, Unidad Judicial Multicompetente Penal del Cantón Quinindé. 27 Diciembre de 2018. Pág. 2

<sup>74</sup> Proceso judicial No. 13283201903860, Unidad Judicial Penal de Portoviejo. 19 de noviembre de 2019. Pág. 3

Los cuatro casos concretos analizados, con diferentes sedes judiciales, demuestran un alto grado de discrecionalidad del juez al momento de imponer una sanción. Estas sanciones al aplicar el test de proporcionalidad, carecen de idoneidad, y necesidad en las penas interpuestas.

En el caso No. 1, el juez opta por aplicar el Art. 45 del COIP, sobre atenuantes, es así que se impone una pena privativa de libertad de dos días. Esta sentencia, carece de motivación, por lo tanto demuestra un análisis superficial del caso. El juez no busca un medio alternativo menos lesivo, por lo cual, el sub principio de necesidad no es aplicado en el caso concreto. Únicamente se limita a imponer atenuantes, siempre y cuando la defensa técnica solicite en este tipo de contravenciones.

Por otra parte, el caso No. 4, se impone la sanción prevista en el Art. 386 en su totalidad, sin encontrar un análisis mínimo sobre el infractor y los derechos que se están vulnerando. A diferencia del caso No. 1, el juez no pondera atenuantes, solo se limita a una motivación profunda sobre la discrecionalidad que posee para tomar este tipo de decisiones, o a su vez a definir lo que doctrinariamente significa contravención, sin mayor motivación en la decisión.

Sorpresivamente, en el caso No. 3 sobre exceso de velocidad, existe un análisis implícito sobre el test de proporcionalidad, particularmente se utiliza en una mínima motivación por parte de la Jueza, el sub principio de necesidad, ya que justifica que el infractor, por cuestiones familiares y laborales, solo cumplirá una labor comunitaria de 30 horas. Sin tener más motivación sobre el caso y sus circunstancias, la Jueza con Sede en Quinindé, optó por un medio alternativo de resolución del caso, obteniendo menor lesividad.

Mientras que, en el Caso No. 2 con Sede en Ambato, no existe ninguna motivación por parte del juez, al contrario estamos frente a una sentencia muy poco argumentativa. Limitada a interponer tres días de prisión al infractor, sin dar respuesta alguna a la defensa técnica, la misma que pidió 1/3 de la pena, porque la familia del infractor al igual que en el Caso No. 3 sustentaba económicamente a su familia.

En definitiva, la falta de aplicación del test de proporcionalidad se ve evidenciado en todos los casos prácticos con excepción del Caso No. 3. Los jueces únicamente imponen la sanción prevista en el COIP, y se puede evidenciar que toman una decisión sin un previo análisis del caso concreto. Por lo cual, sus decisiones carecen de la aplicación del test de proporcionalidad, ya que no se buscan medios alternativos, menos lesivos o adecuados.

#### 4. CONCLUSIONES

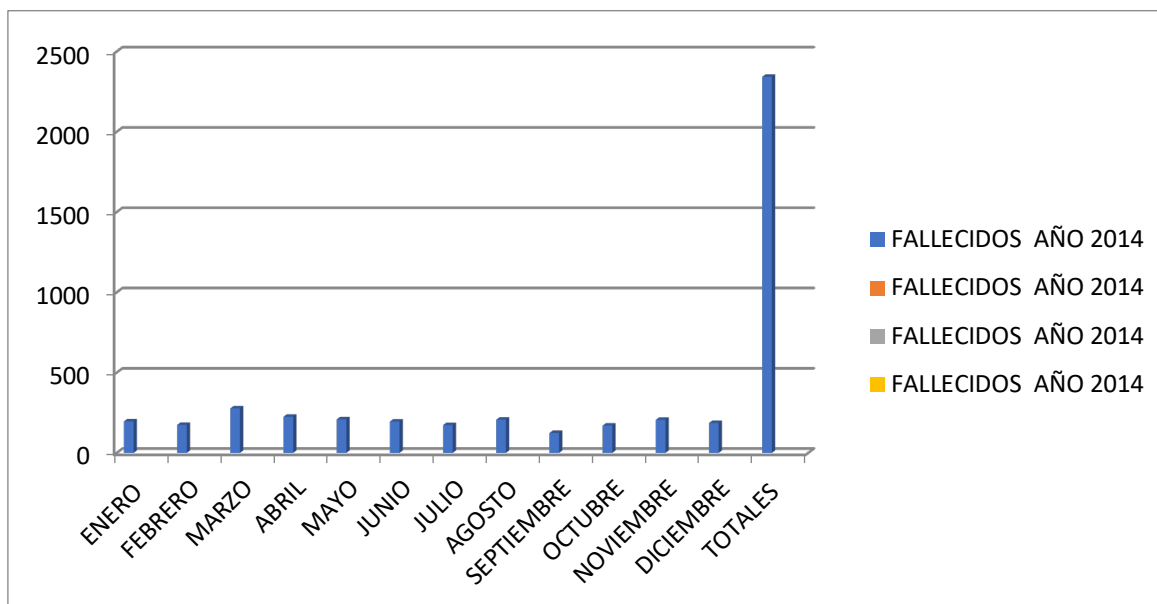
- La aplicación del test de proporcionalidad, con el objetivo de evaluar la proporcionalidad de las penas en las contravenciones de tránsito de primera clase con pena privativa de libertad, evidenció la falta de idoneidad, necesidad y proporcionalidad en dichas medidas sancionatorias, ya que no se ha protegido el fin legítimo protegido y los medios utilizados no han sido los adecuados o necesarios. Esta medida, no ha considerado, afectaciones al infractor como: trabajo, libertad, y economía. Los órganos legislativos y judiciales, no consideran el principio de proporcionalidad, al momento de tipificar una ley, o imponer una pena respectivamente. No optan por medios alternativos de solución, por ejemplo: labor social, sanciones meramente económicas o administrativas, las mismas que se deben imponer al infractor en base a sus ingresos, la retención del vehículo, o suspensión de la licencia, que serían consecuentes con la conducta cometida.
- Estadísticamente, la cifra de siniestros de tránsito con resultado de muerte, se han mantenido durante más de seis años, incluso con el endurecimiento de las penas en este ámbito. Sin obtener resultados positivos, nos encontramos con un sistema sancionatorio ineficaz. Por lo cual, se debe modificar el mismo. Debe existir un sistema proporcionalidad, con la aplicación de medidas alternativas o proporcionales, como se evidencia en otros ordenamientos jurídicos, como: México, Colombia, y Perú, donde existen métodos de gradación de la pena o la aplicación debida del principio de proporcionalidad, que permite, mayor seguridad jurídica y la aplicación de una sanción idónea, adecuada y necesaria.
- Finalmente, en el análisis de los casos concretos, se evidencia que existe inseguridad jurídica por parte de los jueces de tránsito. Solamente, en uno de los casos planteados, se realiza implícitamente un test de proporcionalidad, sin mayor motivación, aun así, se aplicó una medida alternativa. El principio de proporcionalidad de las penas, es una herramienta jurídica, escasamente utilizada y aplicada en el ámbito de las infracciones de tránsito, al punto que no existe mayor debate, o artículos en discusión sobre el tema. Por lo cual, bajo todo lo estudiado, existe una violación al principio de proporcionalidad de la pena en las contravenciones de tránsito de primera clase, que afecta derechos fundamentales, ya que se impone tres tipos sanciones distintas a una misma conducta.

**Anexos.**

**Tabla No.1 Fallecidos. 2015**

**ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO<sup>75</sup>**

MES	FALLECIDOS	FALLECIDOS	CAUSAS FRECUENTES	
MES	AÑO 2014	AÑO 2015	C-14	C09
ENERO	196	195	82	29
FEBRERO	174	134	58	12
MARZO	277	205	62	15
ABRIL	225	173	75	18
MAYO	209	159	65	25
JUNIO	195	171	71	20
JULIO	173	164	59	18
AGOSTO	207	162	44	23
SEPTIEMBRE	124	201	51	19
OCTUBRE	170	168	71	28
NOVIEMBRE	206	166	62	25
DICIEMBRE	186	218	74	21
<b>TOTALES</b>	<b>2342</b>	<b>2116</b>	<b>774</b>	<b>253</b>



<sup>75</sup> Tabla Comparativa Año 2015, en comparación al año 2016. Fuente: Agencia Nacional Tránsito. Elaboración: Matheo López. Obtenido: acudiendo a la Agencia personalmente, mediante una solicitud de información en todos los casos.

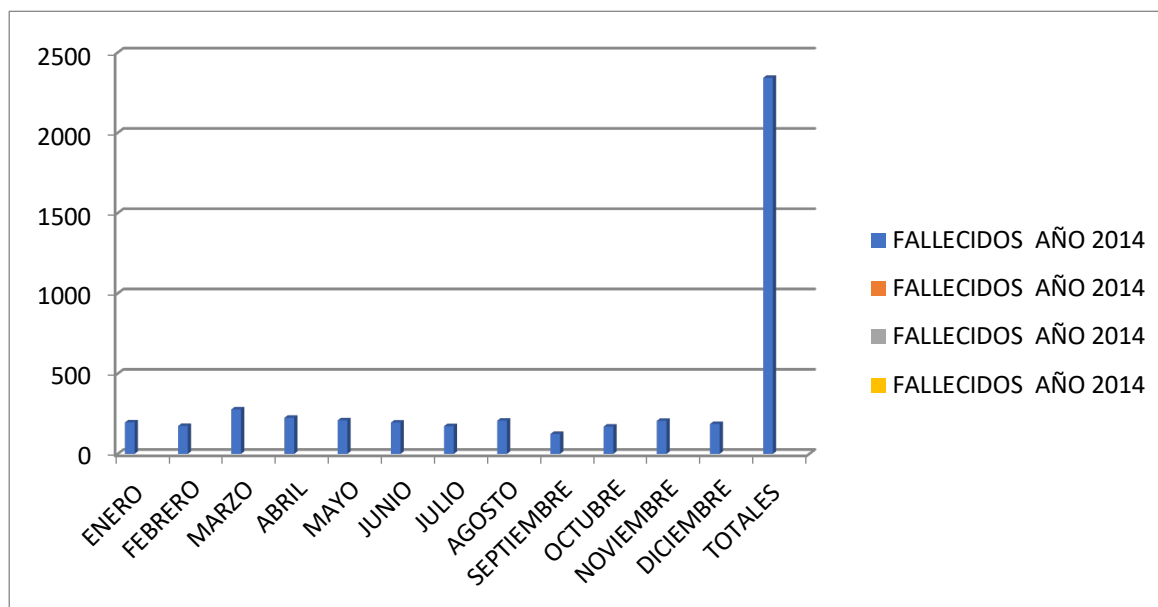
El número de fallecidos, la cifra baja, 226 fallecidos menos que el año anterior.

Un año más C-14 sigue siendo la causa más frecuente de accidentes de tránsito con resultado de muerte

Tabla No. 2. Fallecidos 2016.

## ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO<sup>76</sup>

MES	FALLECIDOS	FALLECIDOS	CAUSAS FRECUENTES	
MES	AÑO 2015	AÑO 2016	C-14	C09
ENERO	295	182	80	35
FEBRERO	134	155	62	16
MARZO	205	149	56	15
ABRIL	158	160	62	19
MAYO	188	159	65	23
JUNIO	156	169	66	22
JULIO	173	169	66	20
AGOSTO	207	158	48	23
SEPTIEMBRE	147	130	48	17
OCTUBRE	183	189	65	24
NOVIEMBRE	185	171	44	20
DICIEMBRE	199	189	74	25
<b>TOTALES</b>	<b>2230</b>	<b>1980</b>	<b>736</b>	<b>259</b>



<sup>76</sup> Tabla Comparativa Año 2016, en comparación al año 2017. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Elaboración: Matheo López.

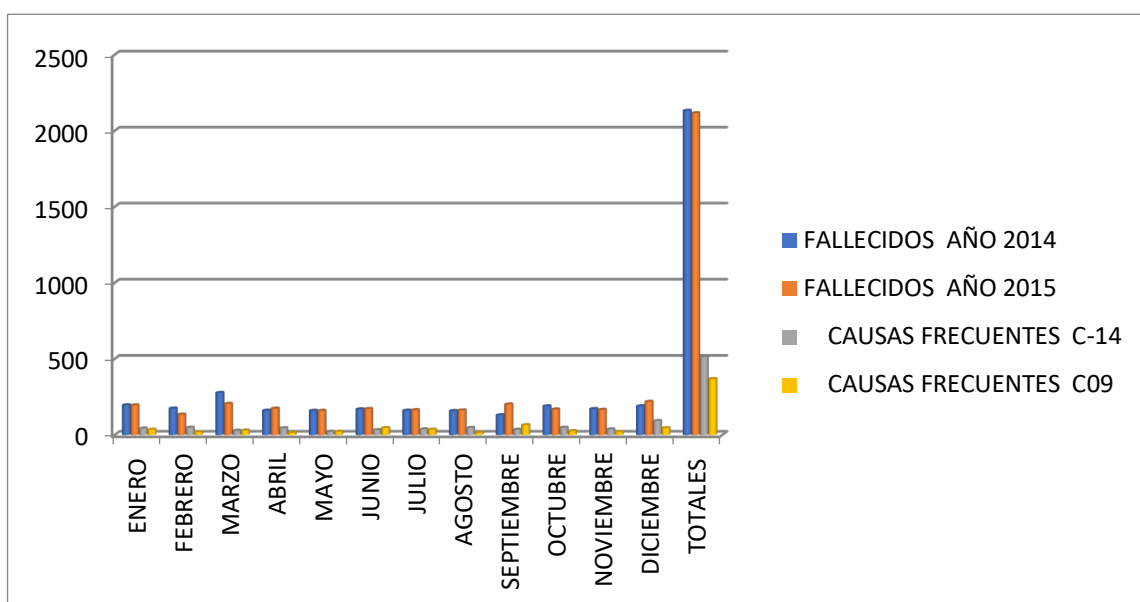
El número de fallecidos, la cifra baja, 250 fallecidos menos que el año anterior.

Un año más C-14 sigue siendo la causa más frecuente de accidentes de tránsito con resultado de muerte

Tabla No. 3. Fallecidos 2017.

## ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO <sup>77</sup>

MES	FALLECIDOS	FALLECIDOS	CAUSAS FRECUENTES	
			C-14	C09
MES	AÑO 2016	AÑO 2017		
ENERO	182	169	42	35
FEBRERO	155	180	48	18
MARZO	149	159	28	29
ABRIL	160	173	45	15
MAYO	159	159	21	21
JUNIO	169	171	32	46
JULIO	160	164	37	35
AGOSTO	158	162	47	14
SEPTIEMBRE	130	201	35	65
OCTUBRE	189	168	48	25
NOVIEMBRE	171	166	37	20
DICIEMBRE	189	218	92	45
<b>TOTALES</b>	<b>1971</b>	<b>2090</b>	<b>512</b>	<b>368</b>



<sup>77</sup> Tabla Comparativa Año 2017, en comparación al año 2018. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Elaboración: Matheo López.

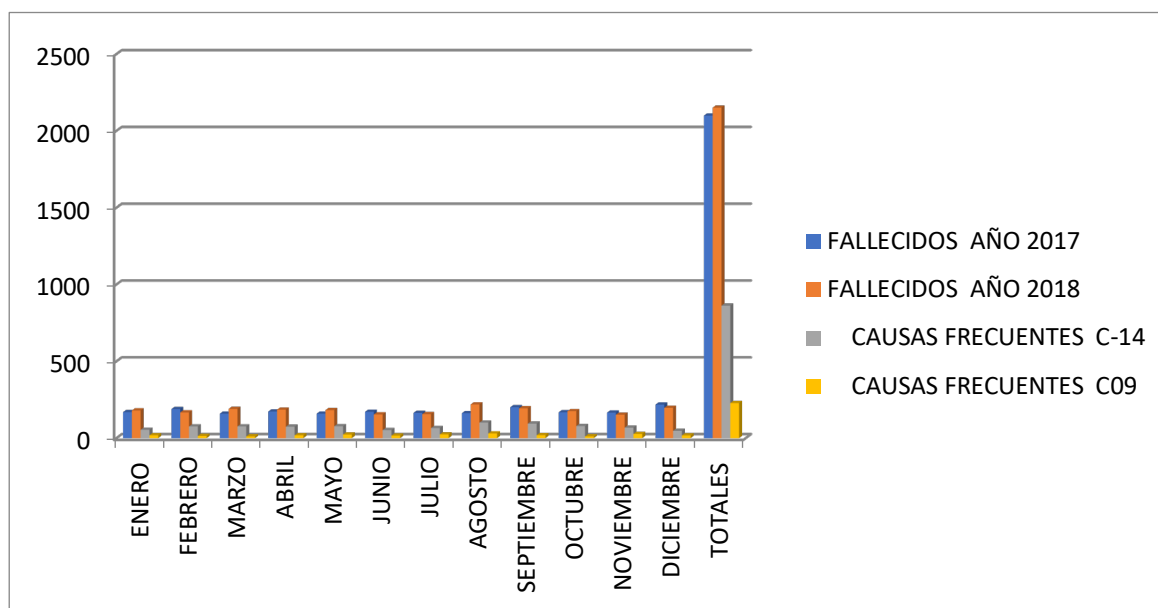
El número de fallecidos, la cifra sube 119 fallecidos más que el año anterior.

Un año más C-14 sigue siendo la causa más frecuente de accidentes de tránsito con resultado de muerte

Tabla No. 4. Fallecidos 2018.

## ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO<sup>78</sup>

MES	FALLECIDOS	FALLECIDOS	CAUSAS FRECUENTES	
MES	AÑO 2017	AÑO 2018	C-14	C09
ENERO	169	180	54	18
FEBRERO	189	167	76	14
MARZO	159	190	76	11
ABRIL	173	185	74	18
MAYO	159	182	77	23
JUNIO	171	154	52	16
JULIO	164	156	65	24
AGOSTO	162	219	101	30
SEPTIEMBRE	201	194	94	19
OCTUBRE	168	175	78	11
NOVIEMBRE	166	152	68	27
DICIEMBRE	218	197	47	17
<b>TOTALES</b>	<b>2099</b>	<b>2151</b>	<b>862</b>	<b>228</b>



<sup>78</sup> Tabla Comparativa Año 2018, en comparación al año 2017. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Elaboración: Matheo López.

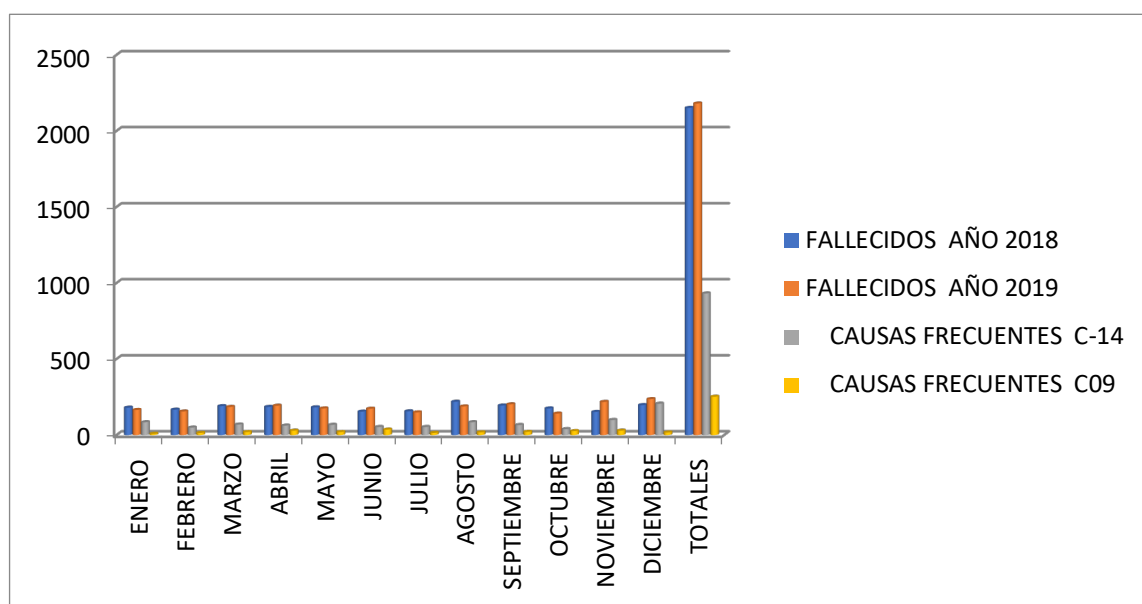
El número de fallecidos, sube la cifra con 52 fallecidos más que el año anterior.

Un año más C-14 sigue siendo la causa más frecuente de accidentes de tránsito con resultado de muerte

Tabla No. 5. Fallecidos 2019

## ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO <sup>79</sup>

MES	FALLECIDOS	FALLECIDOS	CAUSAS FRECUENTES	
MES	AÑO 2018	AÑO 2019	C-14	C09
ENERO	180	165	84	8
FEBRERO	167	155	49	14
MARZO	190	185	69	20
ABRIL	185	193	62	29
MAYO	182	175	67	20
JUNIO	154	173	53	36
JULIO	156	149	53	14
AGOSTO	219	188	84	18
SEPTIEMBRE	194	202	66	21
OCTUBRE	175	141	39	26
NOVIEMBRE	152	218	99	29
DICIEMBRE	197	236	206	17
<b>TOTALES</b>	<b>2151</b>	<b>2180</b>	<b>931</b>	<b>252</b>



<sup>79</sup> Tabla Comparativa Año 2019, en comparación al año 2018. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito. Elaboración: Matheo López.

El número de fallecidos, sube la cifra con 29 fallecidos más que el año anterior.

Un año más C-14 sigue siendo la causa más recuente de accidentes de tránsito con resultado de muerte



Tabla No. 6. Fallecidos 2020.

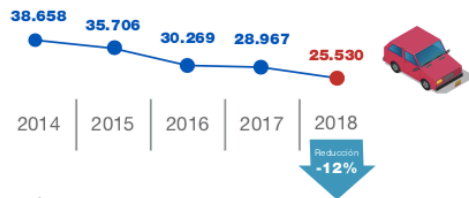
## ESTADISTICA ACCIDENTES DE TRANSITO<sup>80</sup>

MES	FALLECIDOS	C-14	C-09
ENERO		173	27
FEBRERO		83	29
TOTAL	351		

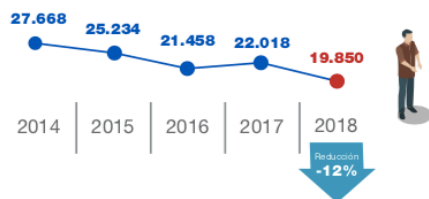
Gráfico Estadístico General obtenido de ANT. (Año 2014 a 2018)<sup>81</sup>

### 2. EVOLUCIÓN ESTADÍSTICA 2014 - 2018

NÚMERO DE SINIESTROS



NÚMERO DE LESIONADOS



NÚMERO DE FALLECIDOS



<sup>80</sup> Tabla Año 2020. Fuente: ANT. Elaboración: Matheo López.

<sup>81</sup> Gráfico Estadístico, Agencia Nacional de Tránsito.