



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE DERECHO**

“La falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares y sus repercusiones legales.”

**Trabajo de Titulación para optar al título de Abogada de los Tribunales
y Juzgados de la República del Ecuador.**

AUTORA:

Valdés Morocho, Nury Jessenia

TUTOR

MgSc. Wendy Pilar Romero Noboa

Riobamba, Ecuador.2022

DERECHOS DE AUTORÍA

Jessenia Valdes Morocho, estudiante de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Chimborazo, con cédula de ciudadanía No. 2350355521, declaro de manera expresa que todo el contenido del Presente Proyecto de investigación, como pensamientos, criterios, conclusiones y recomendaciones, son de mi absoluta y total responsabilidad; de igual manera declaro que los derechos de autoría le corresponden a la Universidad Nacional de Chimborazo.



Nury Jessenia Valdes Morocho

235035552-1

DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR Y MIEMBROS DE TRIBUNAL;

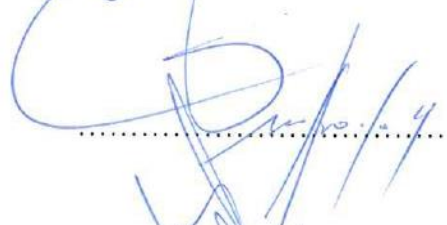
Quienes suscribimos, ceteróticamente designamos Tutor Y Miembros del Tribunal de grado para la evaluación del trabajo de investigación La Falta de Tipicidad de la Contravención de Tránsito por exceso de Pasajeros en Vehículos Particulares y sus Repercusiones Legales, presentado por Nury Jessenia Valdes Morocho, con cedula de identidad número 235035552, certificamos que recomendamos la APROBACION de este con fines de titulación. Previamente se ha asesorado durante el desarrollo, revisado y evaluado el trabajo de investigación escrito y escuchado la sustentación por parte de su tutor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba De febrero de 2023

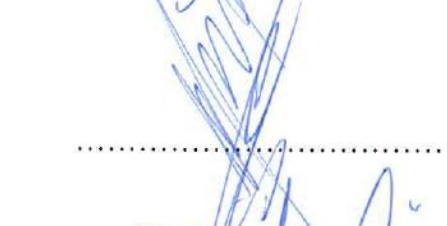
Dr. Alex Gamboa
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



Dr. Diego Andrade
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Dr. German Mancheno
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



Mgs. Wendy Romero
TUTOR





DIRECCIÓN ACADÉMICA
VICERRECTORADO ACADÉMICO



CERTIFICACIÓN

Que, **NURY JESSENIA VALDES MOROCHO** con CC. 2350355521, estudiante de la Carrera de Derecho, Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, ha trabajado bajo mi tutoría en el Proyecto de investigación titulado **“La falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares y sus repercusiones legales.”**, que corresponda al dominio científico Desarrollo Socioeconómico y educativo para el fortalecimiento de la institucionalidad Democrática y Ciudadana, y al alineado a la línea de investigación **Derechos y Garantías Constitucionales** cumple con el 7% reportado en el sistema Anti Plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba 24 de marzo del 2022

Mgs. Wendy Romero Noboa
TUTOR

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo investigativo a todas las personas que me han apoyado en el transcurso de mis estudios universitarios, especialmente a mi madre, a mi padre y a mi hijo que han sido mi inspiración para ser mejor cada día.

A Jessenia, Guido, Scarleth, Isaac, Jonathan y Said los seres que más amo.

Nury Jessenia Valdés Morocho

AGRADECIMIENTO

Gracias a Dios por permitirme tener una vida universitaria excelente, gracias a la Universidad Nacional de Chimborazo por haberme acogido y transformado en una profesional del Derecho, gracias a cada docente que formó parte de mi formación, en especial al Dr. Franklin Ocaña Vallejo quien a más de ser un excelente catedrático fue un amigo que confió en mí y supo guiarme para desarrollar este proyecto de investigación sabiendo que era solo una hipótesis en aquel momento.

Agradezco a los señores Giovanni, Blanca y Stalin Villa por haber sido un apoyo incondicional en el transcurso de mi carrera profesional, brindándome consejos, apoyo emocional y económico, el cual agradezco de todo corazón y espero compensar.

A mis compañeras y amigas Karla Guevara y Érika León con quienes compartía conocimientos, y hacían más alegres mis días de estudiante foránea, siendo parte de mis primeras simulaciones de audiencias donde sentíamos que la carrera de Derecho era nuestra energía para seguir luchando lejos de casa.

Nury Jessenia Valdés Morocho

ÍNDICE GENERAL

DERECHOS DE AUTORÍA

DICTAMEN FAVORABLE DEL TUTOR Y MIEMBROS DEL TRIBUNAL

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

ÍNDICE GENERAL

ÍNDICE DE GRÁFICOS

ÍNDICE DE TABLAS

RESUMEN

INTRODUCCIÓN 13

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 15

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA 15

1.2 OBJETIVOS 17

1.2.1 Objetivo general 17

1.2.2 Objetivos específicos 17

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO 18

2.1 Estado del arte 18

2.2 Aspectos teóricos 20

2.2.1 UNIDAD I: LA FALTA DE TIPIFICACIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN

DE TRÁNSITO POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS

PARTICULARES Y SUS REPERCUSIONES LEGALES 20

2.2.1.1 Antecedentes históricos de los vacíos legales. 20

2.2.1.2 El exceso de pasajeros en vehículos particulares como contravención. 23

2.2.1.3 Elementos constitutivos de la estructura de la contravención. 24

2.2.1.4 La contravención de tránsito por exceso de pasajeros en el Derecho

Comparado. 27

2.2.1.5 Efectos legales de la Falta de tipificación en la Norma 30

2.2.1.6 Análisis de derecho comparado de las contravenciones de tránsito del Ecuador 34

2.2.2 UNIDAD II: LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO Y LA TIPICIDAD . 35

2.2.2.1 Bien jurídico Protegido 35

2.2.2.2 Análisis jurídico y crítico de la tipicidad de los jueces de tránsito 36

2.2.2.3	Pronunciamiento de la Asamblea Nacional sobre el vacío legal existente sobre el exceso de pasajeros en vehículos particulares.	37
2.2.3	UNIDAD III: LAS REPERCUSIONES LEGALES POR FALTA DE TIPIFICACIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES.....	37
2.2.3.1	La seguridad jurídica según la Constitución del Ecuador.	37
2.2.3.2	La Incidencia del exceso de pasajeros en los accidentes de tránsito.	37
2.3	Hipótesis	38
CAPÍTULO III:	METODOLOGÍA	39
3.1	Unidad de análisis:	39
3.2	Métodos	39
3.2.1	Método histórico – lógico	39
3.2.2	Método jurídico –analítico	39
3.3	Enfoque de investigación.....	39
3.4	Tipo de investigación.....	39
3.5	Diseño de investigación.....	40
3.6	Población	40
3.6.1	Muestra.....	41
3.7	Técnicas e instrumentos de investigación.....	42
3.8	Técnicas para el tratamiento de información.....	42
3.8.1	Instrumentos.	42
CAPÍTULO IV:	RESULTADOS.....	43
4.1	RESULTADOS	43
4.1.1	Encuesta dirigida a jueces y abogados en libre ejercicio especialistas en materia penal.	43
4.2	DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	50
4.3	PROPUESTA	51
4.4	ANÁLISIS DE CASO QUE SUSTENTA EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	53
4.5	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	56
4.5.1	CONCLUSIONES	56
4.5.2	RECOMENDACIONES	57
Bibliografía.....		58
Anexos.....		60
ANEXOS 1.....		60
ANEXOS2.....		64

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Árbol de problemas	33
Gráfico 2 Pregunta 1 Encuesta	43
Gráfico 3 Pregunta 2 Encuesta	44
Gráfico 4 Pregunta 3 Encuesta	45
Gráfico 5 Pregunta 4 Encuesta	46
Gráfico 6 Pregunta 5 Encuesta	47
Gráfico 7 Pregunta 6 Encuesta	48
Gráfico 8 Pregunta 7 Encuesta	49
Gráfico 9 Pregunta 8 Encuesta	50

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Determinación de la población.....	40
Tabla 2 Determinación de la muestra.....	41
Tabla 3 Pregunta 1 Encuesta	43
Tabla 4 Pregunta 2 Encuesta	44
Tabla 5 Pregunta 3 Encuesta	45
Tabla 6 Pregunta 4 Encuesta	46
Tabla 7 Pregunta 5 Encuesta	47
Tabla 8 Pregunta 6 Encuesta	48
Tabla 9 Pregunta 7 Encuesta	49
Tabla 10 Pregunta 8 Encuesta	50

RESUMEN

Las normas jurídicas han sido creadas con el único propósito de regular el comportamiento humano y vivir de forma armónica en sociedad, en tal razón el Ecuador en materia de Tránsito ha creado, derogado y reformado las diferentes normas jurídicas según la necesidad que surge tras el desarrollo del país con el fin de acabar con los diferentes vacíos legales existentes en la legislación ecuatoriana. Es así que mediante el presente trabajo investigativo se pretende dar a conocer a la ciudadanía ecuatoriana el problema jurídico y social que : a a cada individuo por el simple hecho de no encontrarse protegidos a cabalidad los derechos ciudadanos tanto de las víctimas como de los presuntos responsables de una conducta que debería encontrarse regulada.

En la presente investigación se realiza un estudio y análisis general sobre los efectos que ocasiona el hecho de no regular el exceso de pasajeros en los vehículos particulares, se investiga los antecedentes en razón que desde los inicios de la creación de la norma que regula el tránsito, transporte y seguridad vial este tema ha sido totalmente excluido, de igual manera se toma en consideración el Derecho comparado, se estudia el bien jurídico protegido y sobre todo se determina que existe una vulneración de derechos y principios entre los cuales se encuentra el derecho a la integridad física, derecho a la seguridad jurídica, seguridad vial, derecho al debido proceso y principio de legalidad. Se ha realizado una investigación exhaustiva utilizando la metodología adecuada con el fin de recolectar la información completa y obtener un análisis amplio, de esta forma plantear la solución sugerida por el investigador con el fin de dar por terminada a la problemática, por cual es necesario que la función del estado correspondiente revise y reforme el Código Orgánico Integral Penal, encargado de tipificar las infracciones penales y establecer el procedimiento para juzgar la conducta del ciudadano.

Palabras claves: vacío legal, falta de tipificación, bien jurídico protegido, derecho a la integridad física, derecho al debido proceso, principio de legalidad.

ABSTRACT

Legal norms have been created to regulate human behavior and live harmoniously in society. Thus, Ecuador, in terms of Traffic, has created, repealed, and reformed the different legal norms according to the need that arises after the development of the country in order to put an end to the different legal loopholes existing in Ecuadorian legislation. Thus, this investigative work intends to make known to the Ecuadorian citizenry the legal and social problem that affects each individual due to the simple fact that the civil rights of both the victims and those allegedly responsible for the crime are not fully protected. Conduct that should be regulated. In the present investigation, a general study and analysis are carried out on the effects caused by the fact of not regulating the excess of passengers in private vehicles. The background is investigated because, since the beginning of the creation of the norm that regulates Traffic, transportation, and road safety, have been excluded. In the same way, Comparative Law is taken into consideration, the protected legal right is studied, and above all, it is determined that there is a violation of rights and principles. Among which are the right to physical integrity, legal certainty, road safety, the right to due process, and the principle of legality. An exhaustive investigation has been carried out using the appropriate methodology to collect complete information and obtain a comprehensive analysis. In this way, to propose the solution suggested by the researcher in order to terminate the problem, for which it is necessary that the function of the corresponding state, I reviewed and reformed the Comprehensive Criminal Organic Code, in charge of classifying criminal offenses and establishing the procedure to judge the conduct of the citizen.

Keywords: legal vacuum, lack of classification, protected legal right, right to physical integrity, right to due process, the principle of legality.



Firmado electrónicamente por:
**BLANCA NARCISA
FUERTES LOPEZ**

Translation of the Abstract reviewed by
Dr. Narcisa Fuertes PhD
Professor at Competencias Lingüísticas

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se realizó con el fin de dar a conocer a la ciudadanía sobre el vacío legal existente en la legislación ecuatoriana en cuanto al transporte particular y el exceso de los pasajeros en el mismo.

El Código Orgánico Integral Penal, tipifica las infracciones de tránsito es, estableciendo los delitos y contravenciones de tránsito e imponiendo la respectiva sanción para cada caso. El estudio del presente trabajo se centra en dos artículos del Código en mención, el primero es el

Art. 381 del COIP (Código Orgánico Integral Penal), artículo que establece el exceso de pasajeros en el transporte público sancionando con una pena privativa de libertad que va desde seis meses hasta un año e igualmente con la suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo y el Artículo 387 numeral 5 del mismo cuerpo legal estipula como contravención el exceso de pasajeros en los vehículos de cuenta propia y comercial, aclarando que los vehículos de cuenta propia no son considerados como vehículos particulares según el artículo 58 de la

Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial.

La función Legislativa en su afán de regular el tránsito y la seguridad vial, ha realizado diferentes reformas y creado diferentes cuerpos legales como normas de apoyo, buscando disminuir los accidentes de tránsito y de esta manera proteger eficientemente los derechos de las personas.

Dado los criterios mencionados en el trabajo de investigación se puede decir que si en el Código Orgánico Integral Penal no establece la prohibición de exceso de pasajeros como un delito o como una contravención, de configurarse la conducta, prácticamente sería legal sin embargo burlamos varios derechos y garantías constitucionales porque estamos poniendo en peligro la vida de las personas tanto que abordan el vehículo como de los peatones porque es de conocimiento general que el exceso de pasajeros puede ocasionar fallas mecánicas y una de las consecuencias más relevantes en un accidente con muerte sería la impunidad.

Es indispensable resaltar que el tema propuesto no pretende desvalorizar el trabajo de la Función Legislativa, sino por el contrario lo que se pretende es enfatizar en la socialización de proyectos de ley con la colectividad de tal manera que se recolecte las opiniones de quienes viven diariamente la realidad en lo referente al tránsito y la seguridad vial con el único objetivo de sugerir una reforma, ante el vacío legal producido por la inobservancia de ciertos preceptos legales hacia el exceso de pasajeros en el Transporte Particular. El aporte producto de esta investigación, luego de la indagación profunda de temas referentes al COIP y su proceso de aplicación, es hacer conocer de la necesidad de una reforma a la normativa con la finalidad de prevenir o sancionar sin amedrentar a los conductores sino más bien socializar la normativa vigente, por la cual se elaborará una propuesta de reforma al artículo 387, núm. 5 del C.O.I.P. Conforme a los antecedentes establecidos en este proyecto de investigación titulado **“La falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos**

particulares y sus repercusiones legales”. Se tiene como finalidad investigar las repercusiones legales que se han provocado por la falta de tipificación de la contravención de exceso de pasajeros en vehículos particulares, dichas repercusiones son principalmente la vulneración de los derechos del conductor y los derechos de las posibles víctimas, enumerando los siguientes: Derecho al debido proceso, derecho a la seguridad jurídica, derecho a la integridad física, derecho a la seguridad vial y violación del principio de legalidad.

Para obtener una investigación más práctica y de esta manera sustentar el problema, se realizará el análisis de un proceso sustanciado en la Unidad Judicial de Tránsito con sede en la ciudad de Ambato, en donde se evidencia el error al momento de tomar un procedimiento y al conocer la causa judicialmente, ya que se aplican otros tipos penales según el criterio de quien elabora la boleta de citación y según la sana crítica del Juez, sancionando con penas más severas de las que se merecería un conductor por el exceso de pasajeros en vehículos particulares en el caso de que estuvieran tipificadas.

Unidad de análisis, esta investigación se realizará en la Unidad Judicial Penal del Cantón Riobamba, provincia de Chimborazo. La Metodología a utilizar en esta investigación será: método histórico- lógico y jurídico -analítico.

El tipo de investigación que se utilizará es básica, descriptiva y documental, en virtud que, para recolectar la información contenida en el presente proyecto, se acudió a libros, códigos, leyes derogadas y vigentes en el país, de igual forma a páginas de internet confiables y haciendo uso de toda la información investigada se describió y analizó todo lo descrito en el presente trabajo.

Los profesionales del derecho en el libre ejercicio especializados en materia penal y los jueces de la ciudad de Riobamba, será la población enfocada en la presente investigación sin embargo por la imposibilidad de acceder a todos ellos, se aplicará la fórmula finita de investigación para determinar la muestra y aplicar la encuesta.

Este proyecto de investigación cumple con los requisitos establecidos en el 3 del Art 173 del Reglamento del Régimen Académico de la Universidad, como es la introducción, el planteamiento del problema, objetivos divididos en general y específicos, marco teórico conformado por el estado del arte y los aspectos teóricos para reforzar la investigación, la metodología que nos permite llegar a lo propuesto, la población y muestra que nos permitirá conocer desde un punto exterior el problema planteado, instrumentos que permiten recopilar información y mediante técnicas la debida aplicación de la información al caso estudiado, los recursos; el cronograma del trabajo a investigar, los materiales referenciales; anexos y el visto bueno del tutor.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La falta de tipificación para una determinada conducta es un problema que afecta los derechos de los ciudadanos, en virtud que al no existir la norma jurídica aplicable a dicha conducta los servidores públicos tienden a interpretar a su arbitrio, por lo mismo al no existir el respectivo articulado que tipifique y sancione el exceso de pasajeros en vehículos particulares y en el caso específico de los juzgadores en el momento de dictar la Sentencia podrían incurrir en posibles errores y por ende en la vulneración de los derechos tanto de quienes hacen de conductores y de los pasajeros de los vehículos particulares.

En este caso en específico existe un vacío legal también conocido como laguna jurídica o del Derecho, debido a que, en nuestro país sí existe la respectiva tipificación y sanción en el caso de un exceso de pasajeros en dos diferentes artículos y para distintos tipos de transporte, siendo así, el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 381 típica el exceso de pasajeros en el transporte público, de la siguiente manera: *“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”*.

De la misma forma el Código Orgánico Integral Penal establece como contravención el exceso de pasajeros en el transporte por cuenta propia y comercial, además de especificar la respectiva sanción, de forma textual tipifica lo siguiente: *“Contravenciones de tránsito de segunda clase. - Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir”*. En el caso que nos ocupa, que es el numeral 5: *“La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor”*. (Art. 387, núm. 5).

Como se observa existe una protección a los pasajeros del transporte público y a los pasajeros del transporte por cuenta propia y comercial, diferenciando la sanción en ambos casos, siendo así que en el primer caso, la sanción es más severa, sin embargo en el caso del exceso de pasajeros en los vehículos particulares no se encuentra ninguna mención en ninguno de los artículos ya especificados, de igual forma en ningún otro artículo del COIP, así como tampoco en otros ordenamientos jurídicos cuyo objetivo sea la regulación y control del transporte terrestre y vial.

También podemos enumerar como un problema del vacío legal abordado en el proyecto, la inseguridad vial, este sentido es necesario que el Estado garantice la seguridad vial de las personas y que se incluya en el ordenamiento jurídico pertinente, esto es en el Código Orgánico Integral Penal la tipificación del exceso de pasajeros en los vehículos particulares, en virtud que al no estar tipificada como una infracción penal, se está vulnerando el derecho

a la seguridad vial, por lo mismo se está poniendo en riesgo la integridad física de las personas quienes estarían configurados como pasajeros en exceso de un vehículo particular en los posibles accidentes de tránsito, ya que al no existir tipificación con respecto al tema a investigar, no se realiza un correcto control por parte de los agentes civiles de tránsito lo que conlleva a una inobservancia en la capacidad de pasajeros que posee y que incluso se encuentra constando en la matrícula de todo vehículo particular.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo general

Identificar y describir la falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares y sus repercusiones legales.

1.2.2 Objetivos específicos

Son las actividades que va a realizar el investigador para alcanzar el objetivo general.

Objetivo específico 1: Investigar la normativa legal vigente aplicable a las infracciones de tránsito por exceso de pasajeros en los diferentes tipos de transportes.

Objetivo específico 2: Analizar el procedimiento para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares en un caso práctico.

Objetivo específico 3: Conocer si existe vulneración de derechos por la falta de tipificación del exceso de pasajeros en vehículos particulares.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Dentro del marco teórico de la presente investigación, se abordará el estado del arte, los aspectos teóricos y la hipótesis.

2.1 Estado del arte

La tipificación es la descripción de una conducta sea de acción u omisión que sea penalmente relevante, por lo cual conllevará a una sanción, para que dicha conducta sea punible debe encontrarse descrito en el ordenamiento jurídico.

Para realizar el presente proyecto de investigación se ha realizado una búsqueda profunda en cuanto a investigaciones elaborados por otros autores sobre el tema, la falta de tipificación en el exceso de pasajeros en los vehículos particulares, sin embargo, existe un bajo número de trabajos referentes al tema planteado, por lo cual cito la información más destacada y apegada al tema a investigar:

El presidente de la Corte Provincial de Justicia Julio Arrieta Escobar, sobre la falta de tipificación del exceso de pasajeros en vehículos particulares, sea como delito o contravención, afirma lo siguiente: “No existe sanción prevista en el COIP para el exceso de pasajeros en el caso del transporte particular, lo que no puede ser considerado un vacío debido al carácter que le ha querido dar a la norma el legislador” (Corte Nacional de Justicia, 2018).

Cuando una conducta no se encuentra tipificada en la ley, tampoco se encontrará establecido un procedimiento o proceso para sancionarlo y si a pesar de esto, se diera inicio a un determinado procedimiento, se estaría vulnerando derechos y principios contenidos en la norma jurídica y principalmente en la norma suprema del país. Es, decir la conducta no sería típica, antijurídica ni culpable.

Para poder hablar del cometimiento de una infracción sabemos que como primera característica la conducta debe ser típica (tiene que estar escrita en el cuerpo legal correspondiente).

Para el Dr. José Girón la tipicidad es:

“La característica o cualidad que tiene una conducta (acción u omisión) de encuadrar, subsumir o adecuarse a un tipo penal”. (Girón, 2013).

El acto de tipificar es la potestad meramente del legislador, mientras que la tipicidad lo aplica el juez. Por lo tanto, al no encontrarse tipificada la conducta que es tema de investigación en el presente proyecto, tampoco puede encuadrarse o adecuarse dicha conducta en ningún otro tipo penal.

Otro aspecto de vital importancia a tratar es la Analogía, que se entiende como el método de aplicar una ley en otro caso similar que carece de la misma para poder tapan las lagunas del derecho existentes, pero en el derecho penal ecuatoriano no se puede aplicar, según lo manifiesta el Ab. José Cornejo Aguiar en su obra “La Interpretación en el COIP”

“(…) no se puede utilizar analogía para crear infracciones penales o ampliar los límites de los presupuestos legales que permiten la aplicación de una sanción, por dos razones: en primer lugar, debido al carácter formal que tiene el principio de legalidad en materia penal (…)”. (Cornejo, 2016).

El autor Wilder Tayler en su obra “LA PROBLEMÁTICA DE LA IMPUNIDAD Y SU TRATAMIENTO EN LAS NACIONES UNIDAS -NOTAS PARA LA REFLEXIÓN-” Tayler, (1997), señala “(…) *existe impunidad cuando las víctimas y la sociedad no alcanzan a conocer la verdad sobre la extensión y las razones de los abusos que han sufrido*”. (p. 14)

Se ha abordado el tema de la impunidad en esta parte, en virtud que en el caso de un accidente de tránsito en el que haya participación de un vehículo particular que exceda en la capacidad de pasajeros y dé como resultado personas lesionadas o en el peor de los escenarios existan pérdidas de vidas humanas, no se estaría sancionando al conductor por su irresponsabilidad ya que si bien no se encuentra legalmente tipificada en el país, es claramente palpable que se estaría atentando contra la seguridad vial y contra la integridad física de las personas.

Florencia Ucha en trabajo titulado “Importancia de la Seguridad Vial” Ucha (2013) nos manifiesta lo siguiente:

“La seguridad vial es plausible de concretarse a través de la aplicación de las normas que regulan la vialidad en una nación, y por otro lado a través de la concientización y de la educación de todos los actores que intervienen en las vías, calles y rutas, o sea, peatones, automovilistas, ciclistas y motociclistas”. (Ucha, 2013).

Luego de tratar los temas abordados, nos lleva a centrarnos en la falta de tipificación o vacío legal, para lo cual citamos a Norberto Bobbio, quien describe lo siguiente: “*un ordenamiento es completo cuando el juez puede encontrar en él una norma para regula cada caso que se le presente, o mejor, no hay caso que no pueda ser regulado por una norma del sistema*”. (Bobbio, 1990).

De igual forma es menester citar a Alonso Cuesta en su trabajo de titulación denominado “Reforma a los arts. 144 y 145 de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial” nos da a conocer lo siguiente:

“El vacío legal se produce cuando no existe una reglamentación en un tema concreto, entonces, al no existir una regulación específica sobre una situación, la misma, quedará librada a su suerte, y en caso de acontecer alguna complicación no será para nada sencillo hallar una solución justa que conforme a las partes”. (Cuesta, 2014).

Afirma que existe un vacío legal cuando dentro de una misma ley no se ha estipulado nada para una situación determinada, lo que afecta a la adecuada aplicación de la normativa jurídica de un país. (Cuesta, 2014, p. 17).

Tomando como referencia el criterio citado podemos deducir que si en el Código Orgánico Integral Penal no se tipifica el exceso de pasajeros como una infracción penal, sea que se configure como un delito o como una contravención, se entiende que mantener dicha conducta sería totalmente permisible y por tanto legal, sin embargo afectamos varios derechos, principios y garantías constitucionales porque estamos poniendo en peligro la vida humana de quienes se encuentran dentro del vehículo, así como también de los peatones, porque es de conocimiento general que el exceso de pasajeros puede ocasionar fallas mecánicas.

2.2 Aspectos teóricos

Los aspectos teóricos del presente trabajo investigativo denominado “LA FALTA DE TIPIFICACIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES Y SUS REPERCUSIONES LEGALES” se lo ejecutará a través de las siguientes unidades:

2.2.1 UNIDAD I: LA FALTA DE TIPIFICACIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES Y SUS REPERCUSIONES LEGALES.

2.2.1.1 Antecedentes históricos de los vacíos legales.

En esta parte de la presente investigación se centrará en el origen y estudio de las diferentes normas jurídicas que han regulado la seguridad vial y tipificado las infracciones penales en el Ecuador y sus respectivas reformas realizadas, con el fin de analizar el tiempo de total inobservancia al vacío legal existente en cuanto al exceso de pasajeros únicamente en este tipo de transporte. En virtud, que existe la tipificación como infracciones penales tanto en el caso del exceso de pasajeros en el transporte público, esto es, en el artículo 381 del Código Orgánico Integral Penal, así como también para el transporte por cuenta propia y comercial determinado como contravención de tránsito de segunda clase, en el artículo 387 del COIP numeral 5.

Previo a abordar la normativa jurídica de tránsito, transporte y seguridad vial en el Ecuador, se explicará brevemente el origen del transporte, tema importante, dado que, el apareamiento del transporte en el país ha creado la necesidad de expedir reglas y normas jurídicas a fin de regular y controlar esta área del derecho.

En el Ecuador y en las diferentes partes del mundo, los principales medios de transporte eran los animales, el ferrocarril y las pequeñas balsas creadas por el hombre, en el Ecuador en el año 1860, se realiza un primer estudio para la unificación de las vías entre la ciudad de Quito

y Guayaquil. El primer antecedente del transporte particular lo encontramos aproximadamente en el año 1859, en virtud que en ese año abordó el primer automóvil a la Ciudad de Quito, sin embargo, en el año 1914, se planifica el primer circuito multimodal en la misma ciudad y se crea la primera estación de tranvías.

Por el auge de los nuevos tipos de transporte en el país cada vez existía la necesidad de abrir distintas vías de comunicación y se crea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el año 1929, lo cual conlleva a una nueva necesidad como es la organización y control del transporte y tránsito, es así que, en el año 1945 se crea el primer plan regulador del transporte público, sin embargo, no tiene la calidad de ley. (ARGÜELLO, VILLA, PALAHUACIN, 2020).

En este punto se hace inevitable, enumerar las leyes que han venido regulando el transporte, tránsito y seguridad vial en el Ecuador:

La primera Ley de Tránsito se expide en 1963, creando además a la Junta General de Tránsito y la Dirección General de tránsito.

Ley de Tránsito y transporte Terrestre, expedida el 02 de agosto de 1996

La Asamblea Constituyente el 07 de agosto del año 2008, expide la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Código Orgánico Integral Penal, el 10 de febrero del año 2014.

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida el 31 de diciembre del año 2014.

Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida el 10 de agosto del año 2021.

Posterior a realizar una búsqueda exhaustiva no se ha encontrado la norma jurídica que haya regulado el exceso de pasajeros en los vehículos particulares, debiendo especificar que, a pesar de haber realizado muchas reformas a partir de la primera Ley de Tránsito, aún no se han corregido la totalidad de las falencias, un ejemplo claro es que aún existe el vacío legal por la falta de tipificación del tema referente a la investigación.

Es necesario acotar que las leyes de tránsito anteriores a la expedición del Código Orgánico Integral Penal, contenían en sus disposiciones las infracciones de tránsito y sus respectivas penas, sin embargo, todo lo referente a delitos y contravenciones de tránsito fueron incluidos en el COIP, entrando en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el registro oficial.

En este punto es relevante puntualizar el criterio motivador de la realización de la investigación sobre el presente tema, siendo así se puede mencionar que se ha considerado que existe un vacío legal o laguna del derecho en virtud de que no se encuentra tipificado en las normas jurídicas vigentes en el Ecuador, el exceso de pasajeros en el caso de los vehículos particulares, por lo cual es necesario citar los siguientes artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008):

“Art. 58.- Transporte por cuenta propia. - El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su(s) propio(s) vehículo(s), o vehículo(s) alquilado(s). No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar”.

“Art. 58.1. Se denomina vehículo de transporte particular el que satisface las necesidades propias de transporte de sus propiedades sin fines de lucro”.

Con el fin de facilitar la lectura y afirmar el criterio de investigación, citó nuevamente los siguientes artículos del Código Orgánico Integral Penal (2008):

Con respecto al exceso de pasajeros en el 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”. (Art.381)

Artículo 387, establece las contravenciones de segunda clase, cuya sanción equivale a una multa del 50 por ciento de un salario básico, es decir 212, 50 dólares de los Estados Unidos de América, además de la reducción de nueve puntos en la licencia de conducir: “*La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor*”. (Art. 387, núm. 5).

En el caso del artículo 387 incluso se ha tomado en consideración el exceso en el volumen de carga de la capacidad del automotor, en este sentido, el problema es de gran importancia, puesto que todos los tipos de transporte tienen su fundamentación legal para el exceso de pasajeros o carga, siendo el transporte particular el único que no se encuentra regulado y es de conocimiento común que este tipo de transporte supera en número a los otros tipos de transporte, por lo cual existe más probabilidad de riesgo para este transporte.

Claramente, dentro de los preceptos legales no hacen referencia a la tipificación del exceso de pasajeros en el caso de los vehículos particulares, por lo tanto, se puede puntualizar que el vacío legal sobre el tema es latente, ya que, la misma Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece cuáles son las clases de servicio de transporte terrestre, enumerando únicamente los siguientes: Público, Comercial, Por cuenta propia y Particular. (Art.51)

2.2.1.2 El exceso de pasajeros en vehículos particulares como contravención.

Una vez revisados la tipificación del exceso de pasajeros tanto en el caso del transporte público, por cuenta propia y comercial, se deduce que para el conductor del transporte público que adecúe su conducta a lo prescrito en el art. 381 del Código Orgánico Integral Penal, la sanción será mucho mayor en virtud que está conducta se encuentra configurada como un delito culposo de tránsito, por lo cual hay pena privativa de libertad y reducción de puntos en la licencia de conducir, sin embargo, en el caso de los conductores de los vehículos por cuenta propia y comercial la sanción disminuye en gran medida, puesto que no establece penas privativas de la libertad, ya que esta conducta es considerada únicamente como contravención de tránsito y tiene como sanción la pecuniaria y también la reducción de los puntos en su licencia.

La diferencia en la forma de sancionar la misma conducta, se puede interpretar de la siguiente manera, el transporte público por el servicio que presta tiene el deber objetivo de cuidado al momento de conducir, ya que tiene la responsabilidad de proteger la integridad física de todos los ocupantes, una simple impericia o imprudencia estaría atentando contra la vida de los pasajeros y de otras personas afectadas por daño colateral, en caso de suscitarse un accidente de tránsito.

En el caso del transporte por cuenta propia o comercial, existe la posibilidad que disminuya la sanción en virtud que no necesariamente transportarían pasajeros, por lo cual también disminuye el peligro de pérdida de vidas humanas, sin embargo, también incurren en sobrepasar el peso permisible del vehículo.

A criterio del investigador es evidente que, por el bajo índice de accidentes de tránsito producidos por vehículos particulares con exceso de pasajeros, el poder legislativo se ha olvidado completamente de este tipo de transporte, pero no por esto, significa que no existan percances de tránsito por este motivo.

Por lo manifestado, se considera que el exceso de pasajeros en los vehículos particulares debería estar tipificado en el mismo artículo que se refiere al transporte por cuenta propia y comercial, es decir, en el artículo 387, núm. 5 del Código Orgánico Integral Penal, en donde el conductor del vehículo particular reciba la misma sanción que los conductores de los vehículos por cuenta propia y comercial, además compartiría la misma sanción con los demás casos previstos en los numerales que anteceden, esto es, la pena pecuniaria de 225, 5 dólares americanos y la reducción de 9 puntos en la licencia de conducir. (El Comercio, 2019, pág. 2).

2.2.1.3 Elementos constitutivos de la estructura de la contravención.

Para abordar el tema de la contravención, es necesario partir desde el término infracción, se entiende que es una violación a lo establecido en una ley o norma jurídica, en el Código Orgánico Integral Penal, (2008) la infracción penal se define como: “*La conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista*”. (Art. 18).

Ahora bien, la conducta, según Peña, Almanza (2010): “*es toda actuación controlada y dirigida por la voluntad del hombre que causa un resultado*”. (p. 123). La conducta puede ser de acción u omisión, acción cuando se realiza lo que se encuentra criminalizado en el ordenamiento jurídico, mientras que la omisión se refiere al hecho de no hacer lo que estamos obligados por la ley.

La infracción se divide en delito y contravención, siendo el tema de estudio la contravención, término Guillermo Cabanellas, lo define así: “*Es la falta que se comete al no cumplir lo ordenado*”. (Cabanellas, 2012).

En el estudio de los elementos de la infracción penal, se iniciará con la tipicidad, antijuricidad y por último la culpabilidad.

Tipicidad, es la adecuación del acto voluntario de una persona a un tipo penal descrito previamente.

Categorías del tipo penal, graves: delitos o contravenciones graves tienen como resultado penas agravadas, ejemplo el asesinato; menos graves, de igual forma la pena será más reducida, ejemplo el homicidio, leves, la pena será también leve, ejemplo, las contravenciones de tránsito que son actuadas con culpa. (Peña, Almanza, 2010, p. 133).

Respecto de los elementos constitutivos del tipo objetivo: descrito Peña, Almanza (2010). Entre los elementos del tipo penal, se encuentran los elementos subjetivos, elementos normativos, elementos objetivos y los elementos constitutivos. En virtud, de la relevancia para el tema de investigación se abordará únicamente el siguiente:

Los elementos constitutivos del tipo penal:

Sujetos de una infracción:

a) Sujeto activo, o autor del hecho, persona a la que puede imputarse una conducta, en el caso del tema a investigar sería el conductor que permite el exceso de ocupantes en un vehículo particular.

b) Sujeto pasivo: Es la persona a quien se le están afectando sus derechos, en este caso, son todas aquellas personas que podrían salir lesionadas en su integridad física en el caso que se

dé un accidente de tránsito, también se puede contar como sujeto pasivo al mismo conductor del transporte particular en el caso de que este sea sancionado con otro tipo penal distinto.

b) Objeto: es la persona o cosa sobre la cuál recae la acción del sujeto activo (objeto material); es el bien jurídico tutelado por el derecho (objeto jurídico), en este último caso estaría vulnerándose el derecho a la integridad física de las personas, al igual que el derecho al debido proceso, a la seguridad jurídica entre otros.

Ahora compete estudiar la Antijuricidad, referente a este tema el Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 29, únicamente refiere que para que una conducta penalmente relevante sea antijurídica debe afectar o lesionar un bien jurídico garantizado.

Peña y Almanza (2010), definen a la antijuricidad, de la siguiente manera: *“Es el acto voluntario típico que contraviene el presupuesto de la norma penal, lesionando o poniendo en peligro bienes e intereses tutelados por el Derecho”*. (p.175)

La antijuricidad manifiesta la contradicción entre la conducta (acción u omisión) y lo que se encuentra prescrito en la ley, es decir, lo que exige el ordenamiento jurídico de cada país. Se puede entender que la antijuricidad no es aplicable solamente al derecho penal, todo lo contrario, es un término general aplicable para todo el ordenamiento jurídico, obviamente tendría como diferencia que sus consecuencias serían distintas dependiendo de cada rama del Derecho. De manera resumida la antijuricidad es lo contrario al Derecho.

Un ordenamiento se encuentra constituido por preceptos normativos, prohibitivos y permisivos, cuando se da una afectación a los preceptos normativos define una conducta típica, que es un indicio de antijuricidad.

En nuestro sistema penal entre las causas que excluyen la antijuricidad se encuentran: cuando la acción u omisión se encuentra justificada por el estado de necesidad o por legítima defensa, de la misma forma no configura como conducta antijurídica cuando se da cumplimiento de una orden legítima y expresa de una autoridad competente, así como también cuando se está cumpliendo un deber legal, todos estos casos deben ser debidamente comprobados. Sin embargo, no podrán excederse en las causas de exclusión, caso contrario si recibirán una pena reducida según el tipo penal al que se haya adecuada su conducta. (COIP, 2014).

El Código Orgánico Integral Penal, (2014), establece los casos que no configuran como una conducta antijurídica, aunque si resulte una conducta típica.

“Estado de necesidad. - Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:

1. Que el derecho protegido esté en real y actual peligro.
2. Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar.

3. Que no haya otro medio practicable y menos perjudicial para defender el derecho. (Art. 32).

Legítima defensa. - Existe legítima defensa cuando la persona actúa en defensa de cualquier derecho, propio o ajeno, siempre y cuando concurren los siguientes requisitos: 1. Agresión actual e ilegítima. 2. Necesidad racional de la defensa. 3. Falta de provocación suficiente por parte de quien actúa en defensa del derecho”. (Art. 33).

En los casos citados, aun siendo la conducta típica no es antijurídica, por lo tanto, no existe infracción penal, es decir, el derecho penal selecciona que conducta es antijurídica, ya que si dicha conducta es típica automáticamente existe la sospecha que es también antijurídica, pero se acaba de desvirtuar que no en todos los casos es válida esa interpretación, sin embargo, si se encuentra que la conducta es típica y antijurídica, para configurarse como delito o infracción hace falta pasar un filtro más, esto es la culpabilidad.

Como último elemento de la infracción penal tenemos la Culpabilidad, para lo cual hacemos referencia a lo que manifiesta el ordenamiento jurídico penal ecuatoriano: *“Para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuricidad de su conducta”*. (Código Orgánico Integral Penal, 2014, Art. 34).

La culpabilidad, es la posición en la que se encuentra una persona imputable y responsable, por una acción u omisión cometida de manera deliberada, es decir, con pleno conocimiento de que su actuación está prohibida.

Imputabilidad, es la capacidad que tiene el individuo para comprender las consecuencias de sus acciones, es decir, la persona conoce a cabalidad sobre la antijuricidad de su conducta, por lo tanto, si comete una determinada acción u omisión a sabiendas de esta antijuricidad, es legalmente imputable por el simple de tener la capacidad de discernir entre lo bueno y lo malo. Sin embargo, no todas las personas son imputables, ya que no poseen esta capacidad de discernimiento, por este motivo se establecen las causas de inculpabilidad de una persona, para esto citamos el Código Orgánico Integral Penal (2014): *“No existe responsabilidad penal en los casos de error de prohibición invencible y trastorno mental, debidamente comprobados”*. (Art. 35).

Error de prohibición, la persona no puede prevenir la ilicitud de su conducta, existe cuando la persona actúa por error o por ignorancia, un ejemplo común es del cazador principiante que creyendo cazar un animal dispara y asesina a un hombre. De igual forma no es imputable quien padece de trastorno mental en virtud que dicha enfermedad le impide tener conciencia de la ilicitud de sus actos.

En síntesis, la conducta de la persona quien maneja un transporte particular y permita el exceso de pasajeros en el mismo, no es típica, en virtud, que no adecuaría su conducta a ningún tipo penal, tampoco sería antijurídica por el mismo hecho que el ordenamiento no prohíbe

específicamente esta acción, lo que conlleva que tampoco reúna los requisitos para ser imputable, ya que no existe la tipificación respectiva y por lo mismo no es ilícita su conducta.

2.2.1.4 La contravención de tránsito por exceso de pasajeros en el Derecho Comparado.

En el Ecuador, como resultado del referéndum fue aprobada la Constitución de la República del Ecuador en el año 2008, en esta Constitución existieron reformas de gran importancia para varios sectores y ramas del Derecho en el país, por lo cual, al ser la norma suprema del Ecuador y gozar de mayor jerarquía, ha obligado a las leyes de menor jerarquía realizar reformas en sus preceptos legales y de esta forma se ha venido desarrollando nuevos procesos normativos que han permitido garantizar la seguridad jurídica de la ciudadanía. En este sentido, el Estado ecuatoriano asumió la responsabilidad de la transformación de la justicia en más de un aspecto legal, así como en el análisis, reforma y expedición de nuevas normativas jurídicas respetando la visión neo constitucionalista adoptada en el país. En el Ecuador las contravenciones de tránsito y su juzgamiento constituyen un capítulo especial tanto en la legislación sustantiva penal y procesal, puesto que, a diferencia de los delitos, producen una menor lesividad en los bienes jurídicos tutelados. A pesar de las múltiples reformas en la normativa aplicable al control del tránsito, transporte y seguridad vial, siguen existiendo falencias, sin embargo, no es el único país que no mantiene tipificada la sanción en el caso del exceso de pasajeros en los vehículos particulares. Por lo cual haremos un breve estudio en cuanto a este tema en la legislación de otros países.

En el caso de México, las infracciones y sus respectivas sanciones se encuentran normadas en el denominado, Reglamento de Tránsito del Estado de México, vigente desde 1992, teniendo registrando como última reforma el 17 de abril del 2007, los artículos que tienen relación con el tema del proyecto, son los siguientes:

“Artículo 15.- Para los efectos de este reglamento, los vehículos automotores se clasifican en:
I. DE USO PARTICULAR: Los que están destinados para transporte de pasajeros, sin lucro alguno;

II. DE USO COMERCIAL: Los destinados al servicio particular de carga o de uso de una negociación mercantil o que, en su caso, constituyan un instrumento de trabajo, así como los de transporte de personal y escolares; y

III. DE USO O SERVICIO PUBLICO: El de pasajeros y de carga que opere mediante una concesión, permiso o autorización, con tarifa autorizada.

Artículo 17.- Todo vehículo deberá estar debidamente registrado y autorizado ante las autoridades de tránsito correspondientes. En casos extraordinarios se podrá circular únicamente con permiso provisional.

Tratándose de vehículos de servicio particular deberán portar:

IV. Cinturones de seguridad en automóviles y camionetas a partir de modelos 1985.

El numeral que es de interés para la presente investigación, es el único citado.

Artículo 39.- Con el propósito de verificar que cuenten con el equipo reglamentario y cumplan con las condiciones establecidas en este reglamento y demás disposiciones legales aplicables, las autoridades de tránsito efectuarán anualmente revistas a los vehículos mecánicos de transporte de pasajeros o de carga, y de los destinados al servicio público de transporte de pasajeros o de carga, siendo obligatoria dicha inspección para vehículos de más de diez años de antigüedad.

Artículo 66.- Los automóviles particulares y de alquiler, así como las camionetas de uso particular cuyos modelos sean posteriores al año 1984, solo podrán circular si cuentan con los cinturones de seguridad de los asientos delanteros.

Artículo 116.- Los agentes de tránsito, en el caso de que los conductores contravengan alguna de las disposiciones de este reglamento, deberán proceder en la forma siguiente:

I. Indicar al conductor, en forma ostensible, que debe detener la marcha del vehículo y estacionarlo en algún lugar en donde no obstaculice el tránsito;

II. Identificarse con nombre y número de placa;

III. Señalar al conductor la infracción que ha cometido, mostrando el artículo infringido en el presente reglamento, así como la sanción a que se hace acreedor;

IV. Indicar al conductor que muestre su licencia y/o permiso para conducir vehículos, tarjeta de identificación personal para operadores de transporte público, tarjeta de circulación, y en su caso permiso de ruta de transporte de carga riesgosa;

Una vez efectuada la revisión de los documentos y de la situación en la que se encuentra el vehículo, si éstos están en orden, el agente procederá a la formulación del documento impreso por la terminal electrónica en el que consten la infracción y la sanción que el agente de tránsito expida.

Para el caso de infracciones detectadas a través de la información obtenida con equipos y sistemas tecnológicos de Seguridad Pública, se estará a lo dispuesto en este Reglamento.

VII. Desde la identificación del agente de tránsito hasta la expedición de la infracción, se deberá proceder sin interrupción”.

Las autoridades de tránsito se abstendrán de retener la tarjeta de circulación del vehículo con el que se cometa una infracción, la licencia del conductor y la placa de matriculación del vehículo”. (Reglamento de Tránsito del Estado de México, 1992).

La legislación mexicana, hace su clasificación de los vehículos casi en iguales condiciones que nuestra legislación, diferenciando a nuestro país, en que el transporte por cuenta propia hace parte de esta clasificación, otra diferencia es la descripción de los vehículos de uso particular, pues la legislación mexicana menciona que el vehículo de uso particular es el transporte de pasajeros sin lucro. Otro aspecto a destacar es el vital interés en exigir y controlar el uso de los cinturones en los vehículos particulares, dicha disposición establece para los modelos a partir de 1985. Para asegurar que cumplan las disposiciones del reglamento en su art. 39, exigen que realicen revisiones anuales a quienes realicen servicio de transporte de pasajeros y por último en el art. 116 detallan el procedimiento a seguir en el levantamiento de infracciones. Por lo cual se puede concluir, que la forma de proteger a los pasajeros es obligando el uso de los cinturones de seguridad, sin proporcionar mayor detalle en cuanto a la gravedad de la infracción cometida en el caso de exceso de pasajeros en los vehículos de uso particular.

En la Legislación Argentina, la norma vigente aplicable al tema, es la Ley de Tránsito N° 24.449, de 1995, expedida por el Honorable Congreso de la Nación Argentina, en esta normativa se logró encontrar el artículo 72, literal c, numeral 4, en donde se establece la sanción cuando incurran en un exceso en la capacidad de pasajeros, esto es, la retención del vehículo, sin más preceptos legales de relevancia para el proyecto, se procede a citar lo siguiente:

“RETENCION PREVENTIVA. La autoridad de comprobación o aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento a la autoridad de juzgamiento:

c) A los vehículos:

4. Cuando estén prestando un servicio de transporte de pasajeros o de carga, careciendo del permiso, autorización, concesión, habilitación o inscripción exigidos o en excesos de los mismos, sin perjuicio de la sanción pertinente, la autoridad de aplicación dispondrá la paralización preventiva del servicio en infracción, en el tiempo y lugar de verificación, ordenando la desafectación e inspección técnica del vehículo utilizado en la comisión de la falta, siendo responsable el transportista transgresor respecto de los pasajeros y terceros damnificados”. (Ley de Tránsito, 24449, art. 72).

Tras investigar y analizar las leyes de tránsito de otras legislaciones se puede concluir que nuestro país tiene una Ley de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial, más completa en cuanto a la tipificación de las contravenciones de Tránsito, en virtud que, en otras legislaciones no se logró encontrar preceptos legales apegados a profundidad a la tipificación del exceso de pasajeros en los vehículos particulares, contando simplemente con preceptos generales.

2.2.1.5 Efectos legales de la Falta de tipificación en la Norma

La necesidad es la madre de la creación de las reglas y normas a lo largo de la historia, y por ende en el Ecuador nació la necesidad de la creación de una ley que regule y controle el tránsito, el transporte y la seguridad vial.

El transporte es un medio que ha servido para movilizar a las personas o bienes de un espacio a otro. Coexisten el transporte terrestre con el transporte marítimo y el transporte aéreo, con el hallazgo del transporte el estado se observó obligado a producir reglas de tránsito y señalización, para evadir inconvenientes de conducción y circulación.

A medida que se dio un aumento en las importaciones de vehículos al Ecuador, el estado necesito generar una ley de tránsito, cuyo principal objetivo fue la regulación, organización, organización y control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el propósito de salvaguardar la integridad personal, especialmente la integridad física de los individuos y de la misma forma evitar provocar daños en los bienes.

A continuación, se dará a conocer un breve repaso de las leyes que han regido al país y como la falta de tipificación ha sido latente a lo largo de la historia:

La ley de tránsito de 1963, fue la primera ley que reguló el tránsito y transporte, sin embargo hay que destacar la ley de tránsito y transporte de 1966, fue dictaminada durante el gobierno del señor Presidente de la República, Clemente Yerovi Indaburu, quien formó una comisión para la redacción de la nueva ley de tránsito, provenían de la Comandancia General de la Policía, la Escuela de Conducción Aneta, las Asociaciones Libres de Conductores, la Comisión de Tránsito del Guayas y de los transportadores de todo el país, que pusieron el mejor empeño para obtener un verdadero código sustantivo y adjetivo, dedicado al tránsito y transporte. A pesar de esto no se trataba temas más importantes como la capacidad de pasajeros, velocidades y demás temas que hoy resultan indispensables para la seguridad de los pasajeros y peatones.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial del 2008, contiene nuevas reformas en donde se incluyeron nuevas infracciones de tránsito, hubo un gran avance y por primera vez se incluyó la reducción de puntos de la licencia de conducir como sanción, en cuanto a las multas y las penas también se incrementó según la infracción cometida.

Más tarde se reformó el Código Penal, Procedimiento Penal y la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, todos se incluyeron en un solo cuerpo que ahora lo conocemos como Código Orgánico Integral Penal, que entró en vigencia en el año 2014, con esta nueva reforma se incluyó más temas de relevancia en materia de tránsito y es aquí en donde surge el problema de mi tesis de investigación, ya que no existe la tipificación del exceso de pasajeros para con el cuál se fundamente el servidor público al momento de notificar y juzgar al conductor del transporte terrestre.

Es así, que actualmente se encuentra en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expedida en el año 2008, conjuntamente con su respectiva Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida el 10 de agosto del año 2021. Y en cuanto a Contravenciones de Tránsito se ha venido rigiendo con el Código Orgánico Integral Penal, desde el mes de febrero del año 2014. Como ya se había revisado anteriormente solamente existen dos artículos que sancionan el exceso de pasajeros, esto es el artículo 381 y el artículo 387, núm. 5. del Código Orgánico Integral Penal, sin embargo, ninguno hace referencia a una sanción para el conductor de un vehículo particular en cuyo interior se hallen un exceso de ocupantes.

El efecto legal de la falta de tipificación es la vulneración de los Derechos del conductor y de los pasajeros.

Vulneración del Derecho a la Integridad Física de quienes se encuentran en el interior del vehículo particular con exceso de ocupantes.

La Constitución de la República del Ecuador (2008), reconoce y garantiza el derecho a la integridad física de las personas. (Art. 66, núm. 3, literal a).

Se vulnera el derecho a la integridad física de las personas quienes se encuentran en el interior del vehículo particular con exceso de pasajeros, en virtud que, el peso que sobrepasé el límite del vehículo produce: un aumento en la distancia del frenado, disminuye la estabilidad y equilibrio del vehículo y la más importante existe una alta posibilidad que el vehículo se quede sin frenos. Con estos efectos aumenta la probabilidad de que suceda un accidente de tránsito en donde resulten afectadas físicamente las personas.

Vulneración de los Derechos Constitucionales del conductor en el caso de que sea notificado por esta conducta, por un Agente Civil de Tránsito.

Si una persona es sancionada sin existir una ley previa al cometimiento de una determinada conducta, es víctima de la vulneración de sus derechos y principios consagrados en nuestra norma suprema y en el mismo ordenamiento penal, estos principios y derechos son los siguientes:

Derecho al debido proceso, consagrado en la Constitución de la República del Ecuador (2008): “Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento”. (Art. 76, núm. 3).

El Código Orgánico Integral Penal (2014), establece los principios procesales que deben ser respetados por los servidores públicos en toda actuación, de los cuales debemos destacar el siguiente:

“Legalidad: no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla”. (Art. 5, núm. 1).

El debido proceso, es un conjunto de formalidades de esencial cumplimiento en cualquier procedimiento legal. No hay pena sin una ley previa (*nullum crimen, nulla poena sine lege*), por lo cual se está atentando contra el derecho al debido proceso y de igual forma el principio de legalidad, al momento de tomar un procedimiento frente al exceso de pasajeros en los vehículos particulares y aún más si se dicta una resolución por el juzgador, ya que los jueces son los encargados de velar por el fiel cumplimiento y aplicación de la Constitución, Leyes Orgánicas, Leyes Ordinarias y demás normativas jurídicas que rigen en el país.

A continuación, se muestra un árbol de problemas en donde fijan las causas y los efectos:

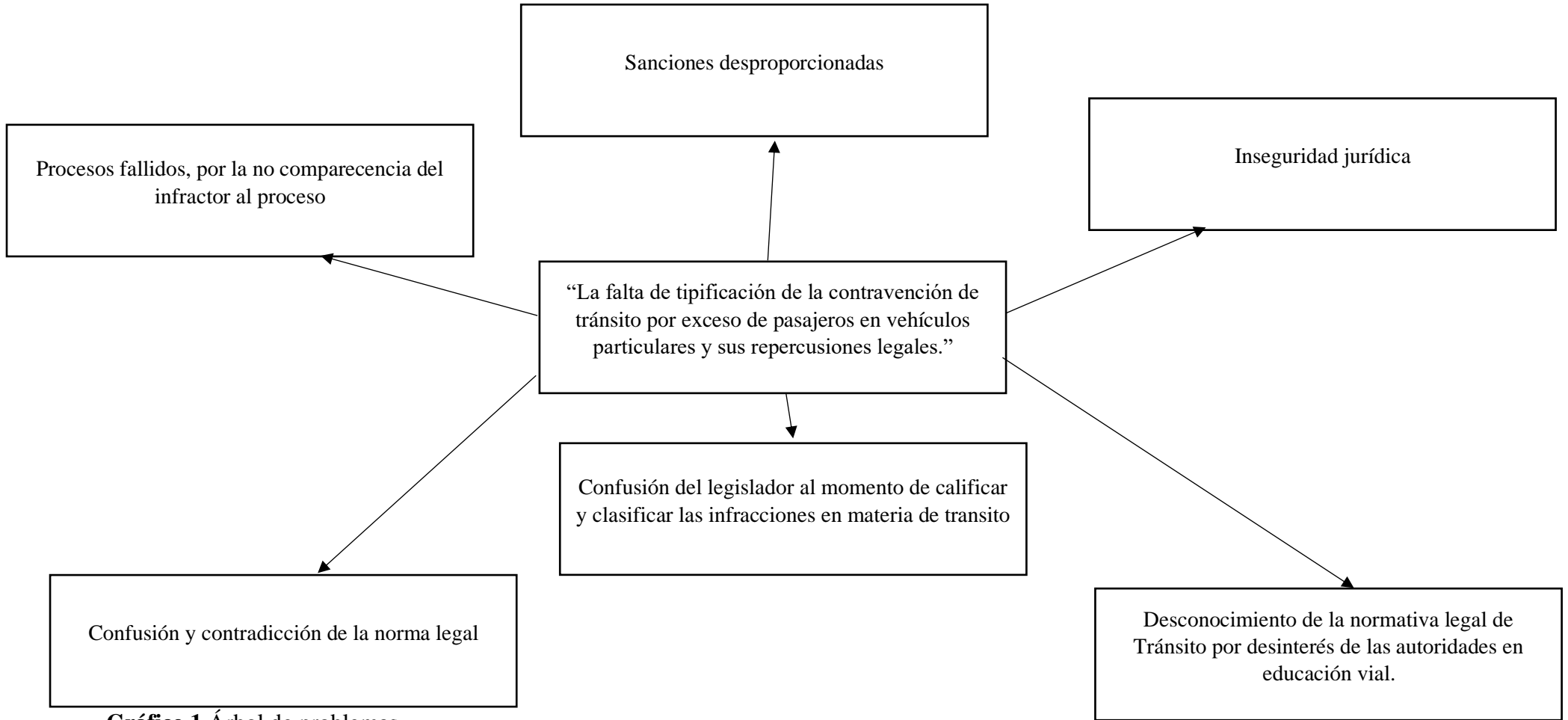


Gráfico 1 Árbol de problemas
Elaboración: Propia

2.2.1.6 Análisis de derecho comparado de las contravenciones de tránsito del Ecuador.

En la investigación realizada se puede observar que prevalece una vulneración a los derechos y principios constitucionales, resaltando en esta parte que el principio de proporcionalidad al criterio del investigador, también ha sido vulnerado, en el sentido que el exceso de pasajeros en el transporte público establecidos en el Art. 381 del C.O.I.P., es sancionado con una pena mayor, como es la privación de libertad del conductor.

De acuerdo a los reportes del SIS ECU 911, sobre las denuncias de tránsito vemos un alto índice mensual de denuncias por exceso de pasajeros, obteniendo un promedio de 14 denuncias mensuales. Los cuales son sancionados con el Art. 381 del C.O.I.P, el procedimiento a seguir una vez recibida la llamada es el siguiente: la Agencia Nacional de Tránsito, que es una institución articulada al ECU 911, verifica por medio de video si la denuncia receptada es verdadera en el sistema de Transporte Seguro ANT, verificando el disco de la cooperativa y posición satelital.

De igual forme se puede observar que hay un aumento excesivo de pena en el Art. 381 del C.O.I.P y no hay proporcionalidad, es comparándolo con el Art. 383, del mismo cuerpo legal en donde por conducir un vehículo de transporte público con llantas lisas. Tiene una sanción máxima de 30 días, si analizamos los dos casos claramente notamos la de mayor gravedad. De tal manera que debe haber un equilibrio que la pena no sobrepase al tipo de delito.

Dentro de este punto cabe mencionar el Art. 381 la sanción en donde se menciona que El exceso de pasajeros traerá prisión de seis meses a un año y la suspensión de la licencia por el mismo plazo. Dentro de este artículo igual se menciona que sí conduce un transporte público en malas condiciones mecánicas previsibles y que ponga en riesgo la seguridad de los pasajeros, será detenido de 30 a 180 días y la suspensión de la licencia por el mismo plazo.

Y si se llegare a infringir en este artículo se establecido como delito culposo en donde la persona será sancionada con prisión de 10 a 12 años y la revocatoria definitiva de la licencia La persona que conduzca en estado de embriaguez o bajo los efectos de alguna droga y ocasione un accidente donde haya muertos. En el caso del transporte público, además de esa sanción, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles.

Pero si lo comparamos con el Art 19 del Código Orgánico Integral Penal en donde la infracción es transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de la Ley, reglamento, convenio, tratado, contrato u orden; denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta.

En el caso del exceso de pasajeros en el transporte por cuenta propia y comercial, se sanciona al conductor de dicho transporte con la reducción de nueve puntos en su licencia de conducir y una multa económica equivalente a 225 dólares americanos con cincuenta centavos, en virtud que el salario actual en el Ecuador es de 425 dólares. En esta parte vale aclarar que la

nueva Ley Reformativa a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, vigente desde el año anterior, elimina la sanción de reducción de puntos en la licencia de conducir en las contravenciones establecidas en los artículos 388 al 392 del Código Orgánico Integral Penal, artículos que se refieren a las contravenciones de tercera clase a la séptima clase, por lo cual mantuvieron a las contravenciones de primera y segunda clase, tipificadas en los artículos 886 y 387 respectivamente, con la sanción de reducción de puntos, es decir, en términos comunes se estaría considerando a estas contravenciones como medias graves, según lo descrito en los temas anteriores.

En el caso de la contravención del artículo 387, numeral 5, considero que sí existe una proporcionalidad entre la conducta y la pena establecida.

2.2.2 UNIDAD II: LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO Y LA TIPICIDAD

2.2.2.1 Bien jurídico Protegido.

Cuando en derecho se hace referencia al bien jurídico, nos estamos refiriendo a todo bien del derecho, tomando como ejemplo la vida, la integridad física de las personas, que debe ser protegido por el Estado y sus leyes. Se trata de algo, ya sea tangible o intangible, considerado valioso a un nivel que merece una garantía legal de no ser quebrantado por la acción u omisión de un tercero.

Sin embargo, solo existe cuando el Estado en el cumplimiento de sus obligaciones, crea una norma para protegerlo, normalmente estableciendo una sanción para cada conducta pueda lesionar dicho bien jurídico. Cuando no existe dicha norma jurídica, el bien carece de carácter jurídico. Por tanto, un bien jurídico es, un bien que goza de protección legal.

El bien jurídico protegido en el tipo penal, es el elemento o aspecto fundamental para realizar una agrupación más ordenada de los delitos y contravenciones referidos en el Código Orgánico integral Penal.

Es necesario advertir que, dado que no todos los tipos penales presentan una estructura idéntica, debido a su composición entran a depender de una serie de consideraciones fácticas y normativas de naturaleza diversa, relacionadas a aquello que constituye materia de prohibición, por consiguiente, creo importante analizar por separado a los sujetos del tipo penal que intervienen en la vulneración del bien jurídico protegido. (Carrión, 2020).

La teoría del bien jurídico, es aceptada por la doctrina y la jurisprudencia. En este sentido, se entiende que el fin de la norma penal, es diferente al Derecho penal, por cuanto, el fin del primero es proteger los bienes jurídicos fundamentales de los individuos, garantizados por la Constitución y por los Instrumentos Internacionales, por lo cual, estamos hablando de un sin número de bienes jurídicos que deben ser tutelados, pero la norma limita el poder de intervención del Estado, para sancionar las conductas más violentas que afecten estos bienes, pues en ella mismo se establece la normativa de llevar un debido proceso que debe ser respetado por todo servidor jurídico que esté facultado para sancionar. (Crespo, 2017).

2.2.2.2 Análisis jurídico y crítico de la tipicidad de los jueces de tránsito.

Los juzgadores de todo el país, están facultados para juzgar de acuerdo a su sana crítica, respetando los derechos, principios y garantías contenidas en la norma suprema y demás leyes, es así, que para resolver deben tomar en consideración los hechos, conducta, deben estar plenamente convencidos de la culpabilidad y responsabilidad de una persona, la sentencia o resolución que dicten debe contener la debida motivación y fundamentación legal, entre otros aspectos.

En este sentido, es relevante mencionar que ningún Juez puede juzgar una conducta que no está legalmente tipificada y al no estarlo dicha conducta no puede ser típica, antijurídica ni culpable.

Los jueces están regulados en sus actuaciones por la Constitución y de igual forma por el Código Orgánico de la Función Judicial (2009), por lo cual citaremos los artículos más relevantes:

La Constitución de la República del Ecuador, (2008), establece lo siguiente:

“Las juezas y jueces administrarán justicia con sujeción a la Constitución, a los instrumentos internacionales de derechos humanos y a la ley”. (Art. 172).

El Código Orgánico de la Función Judicial (2009), establece lo siguiente en relación al tema a investigar:

“Art. 126.- Remisión de informes. - Las juezas y jueces enviarán a las cortes provinciales respectivas, y éstas a la Corte Nacional de Justicia, en el primer mes de cada semestre, un informe acerca de la administración de justicia en su territorio con la anotación de los vacíos de los códigos, las dudas suscitadas sobre la inteligencia y aplicación de las leyes, y las reformas que deban hacerse, con expresión de las razones en que se funden. [...]” .

“Art. 129.- Facultades y deberes genéricos de las juezas y jueces. - A más de los deberes de toda servidora o servidor judicial, las juezas y jueces, según corresponda, tienen las siguientes facultades y deberes genéricos: [...] 8. Presentar, por la vía correspondiente, consultas sobre la inteligencia de las leyes, así como anteproyectos de ley o reformas legales que tengan directa relación con la jurisdicción y competencia que ejercen”.

“Art. 208.- Competencia de las salas de las cortes provinciales. - A las salas de las cortes provinciales les corresponde: [...] 7. Recibir las dudas de las juezas y jueces de su distrito sobre la inteligencia de la ley y enviarlas a la Corte Nacional de Justicia con el informe correspondiente; [...]”(Código Orgánico de la Función Judicial, 2016).

Los juzgadores tienen el deber de hacer ver los vacíos legales y plantear sugerencias sobre las reformas legales que son de vital urgencia para un ordenamiento jurídico más completo y de

esta forma cumplir a cabalidad con las responsabilidades tanto del Estado, como con los deberes propios del juzgador, de esta manera, estarían protegiendo los derechos y garantías constitucionales de la ciudadanía en general.

2.2.2.3 Pronunciamiento de la Asamblea Nacional sobre el vacío legal existente sobre el exceso de pasajeros en vehículos particulares.

legislativo hace caso omiso a esta problemática hasta la presente fecha.

Es por esta razón que es necesario que la Asamblea Nacional realice una reforma en el artículo 387, numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal.

2.2.3 UNIDAD III: LAS REPERCUSIONES LEGALES POR FALTA DE TIPIFICACIÓN POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES.

2.2.3.1 La seguridad jurídica según la Constitución del Ecuador.

La seguridad jurídica, es la garantía que el Estado otorga a las personas, asegurando la protección de sus bienes y de sus derechos, en el caso, que llegará a darse tal vulneración el mismo Estado proporcionará la forma de poder recuperarlos o repararlos, el Estado protege al individuo y a sus bienes mediante la creación de normas jurídicas. *“El derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”*. (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art.82).

Por tal motivo es inaudible, que a pesar de que la Constitución de nuestro país, tutela los derechos de los ciudadanos y exige el respeto a sus preceptos, se afecte de gran manera el derecho al debido proceso, principalmente en el principio de legalidad, ya revisado anteriormente.

2.2.3.2 La Incidencia del exceso de pasajeros en los accidentes de tránsito.

Uno de los aspectos que más incide en los accidentes de tránsito es la imprudencia de los conductores de los diferentes tipos de transporte, en virtud, que se exceden en el límite de velocidad, no respetan las señaléticas de tránsito, conducen mientras revisan el celular o responden llamadas, exceden en el número de pasajeros, entre otros. Esto ha conllevado a que las muertes por accidentes de tránsito sean una de las principales causas de mortalidad en el Un vehículo que tenga un exceso en su capacidad de carga, puede fácilmente perder el equilibrio, ocasionar una reducción en su capacidad de frenado, la más grave que el vehículo pierda los frenos ocasionando inevitablemente consecuencias mortales para los ocupantes y en el caso de vehículos de gran tamaño aumenta la probabilidad de que existan víctimas colaterales por este hecho.

2.3 Hipótesis

La falta de tipificación del exceso de pasajeros en los vehículos particulares vulnera derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

La metodología que se llevó a cabo en el presente trabajo de investigación estuvo definida de la siguiente manera:

3.1 Unidad de análisis:

La unidad de análisis de la presente investigación se ubicó en la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba y también se aplicó el respectivo instrumento para recolectar la información necesaria a los abogados en el libre ejercicio especializados en materia penal.

3.2 Métodos

Los métodos que se utilizaron para la investigación son: el método histórico- lógico y el método jurídico-analítico.

3.2.1 Método histórico – lógico

Permitió evaluar el curso evolutivo de las leyes de Tránsito y de la tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros y sus repercusiones legales en Ecuador, con la finalidad de entender el antecedente histórico y explicar su estado actual.

3.2.2 Método jurídico –analítico

Facilitó la correcta comprensión del alcance y sentido de las normas jurídicas, permitiendo analizar los preceptos legales referentes a la tipificación de la contravención de tránsito en los diferentes tipos de transporte y sus repercusiones legales, principalmente el estudio de las consecuencias que el vacío legal trae consigo.

3.3 Enfoque de investigación

La investigación fue de enfoque cualitativo porque luego de realizar un estudio descriptivo, jurídico y doctrinario del problema planteado en la investigación, se logró determinar el vacío legal existente y los efectos jurídicos del mismo, entre otras cualidades y características del tema de estudio.

3.4 Tipo de investigación

Por los objetivos alcanzados en la investigación es básica, descriptiva y documental.

Básica. - Porque se configuró como una investigación pura, teórica y dogmática, lo cual permitió identificar los hechos del problema para obtener conocimientos reales, esto permitió adquirir una idea más clara sobre las teorías relacionadas al problema investigado.

Descriptiva. - Por cuanto, se realizó una descripción objetiva y subjetiva de los resultados de la investigación documental, bibliográfica y de campo, narrando la forma en que la falta de tipificación de la contravención por exceso de pasajeros en vehículos particulares genera repercusiones legales.

Documental. - Porque para la elaboración de la presente investigación se recurrió a los documentos físicos como Códigos, Leyes, doctrinas y de igual forma a documentos virtuales, los cuales contribuyeron a la fundamentación del marco teórico, sustentación de los objetivos y demás información contenida dentro de la presente investigación.

3.5 Diseño de investigación

Por la naturaleza, característica y complejidad de la problemática de la investigación fue de diseño no experimental, porque en todo el proceso de la investigación no existió la manipulación intencional de las variables y se estudió el problema tal como se da en su contexto.

3.6 Población

De acuerdo a (Cochran, 2016), una pequeña población, que a la vez sea heterogénea, se puede analizar en su totalidad extrayendo una pequeña muestra, es decir, unidades que están cercanas a la población. En la presente investigación se tomará como Población a los Jueces de la ciudad de Riobamba y abogados en el libre ejercicio especialistas en materia penal, determinándola de la siguiente manera:

POBLACIÓN:	NÚMERO
Jueces de Riobamba	50
Abogados en libre ejercicio especialistas en materia penal	54
Total	104

Tabla 1: Determinación de la población

Realizado por: Nury Jessenia Valdés Morocho

Fuente: Colegio de Abogados y la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Cantón Ambato

3.6.1 Muestra

En vista que la población involucrada en la presente investigación es extensa, se decidió trabajar con los involucrados a los que se puede acceder por la información competente, muestra que se calculará a través de la fórmula finita de investigación.

$$n = \frac{NZ^2PQ}{(N-1)(E)^2 + Z^2PQ}$$

En donde:

N = 104 (personas)

Z = 1.96 (95% de Nivel de Confianza)

E = 0.05 (5 % de error muestra)

P = 0.5 (50% área bajo la curva)

Q = 0.5 (50% área complementaria bajo la curva)

$$n = \frac{104 (1.96)^2 (0.5)(0.5)}{104 - 1 (0.5)^2 + (1.96)^2 (0.5)(0.5)}$$

$$n = \frac{104 (3.84) (0.25)}{103 (0.0025) + (3.8416)(0.25)}$$

$$n = \frac{104,0.96}{3,5354}$$

$$n = 28$$

MUESTRA:	NÚMERO
Jueces de Riobamba	8
Abogados en libre ejercicio especialistas en materia penal	20
Total	28

Tabla 2 Determinación de la muestra
Realizado por: Nury Jessenia Valdés Morocho

3.7 Técnicas e instrumentos de investigación

Para obtener la información referente al problema de investigación se utilizó las siguientes técnicas e instrumentos de investigación:

3.8 Técnicas para el tratamiento de información

El fichaje. - Mediante la técnica de fichaje se obtuvo información textual de la doctrina jurídica y de la normativa jurídica vigente en el país, relacionadas con el tema de investigación, con esta técnica se conceptualizó correctamente los temas que se desarrollaron en el trabajo.

La encuesta. - Esta técnica ha permitido recolectar los datos del criterio de la población involucrada en relación al tema de investigación, a través del cual se logró dar cumplimiento a los objetivos propuestos mediante la aplicación de su instrumento como es el cuestionario.

3.8.1 Instrumentos.

Como instrumento del presente proyecto, fue el cuestionario de preguntas cerradas y se aplicó a la población involucrada.

3.9 Técnicas para el tratamiento de la información.

Para el tratamiento de la información recopilada en la encuesta, se aplicará técnicas matemáticas, informáticas y lógicas, que servirán para tabular, procesar, interpretar y discutir los resultados obtenidos en el proceso investigativo.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1 RESULTADOS

A continuación, se describen los resultados de los datos recopilados mediante las encuestas a la población involucrada:

4.1.1 Encuesta dirigida a jueces y abogados en libre ejercicio especialistas en materia penal.

Pregunta 1: ¿Está de acuerdo con las sanciones tipificadas en los Delitos de Tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal?

Tabla 3 Pregunta 1 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	17	60,00%
No	11	40,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

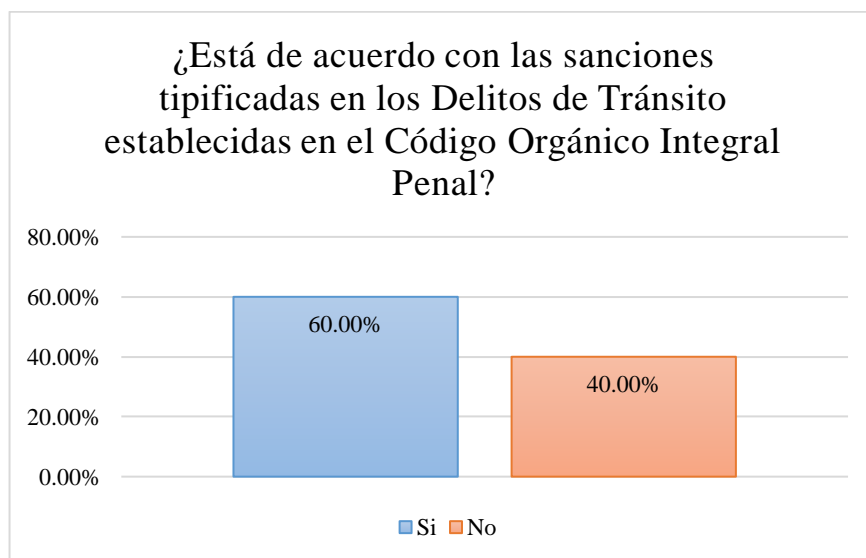


Gráfico 2 Pregunta 1 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

De la población encuestada que constituyen 28 en total, entre profesionales del derecho especialistas en materia penal y jueces, se recolectó los siguientes resultados: 17 personas equivalentes al 60% de los encuestados respondieron que, si están de acuerdo con las sanciones tipificadas en los delitos de Tránsito, establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, mientras que 11 personas equivalentes al 40 %, respondieron que no están de acuerdo en virtud que existen sanciones que consideran que están muy desproporcionadas en relación a la contravención cometida.

Pregunta 2: ¿Considera que el conducir con exceso de pasajeros en un vehículo particular, debe ser sancionado?

Tabla 4 Pregunta 2 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	80,00%
No	6	20,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

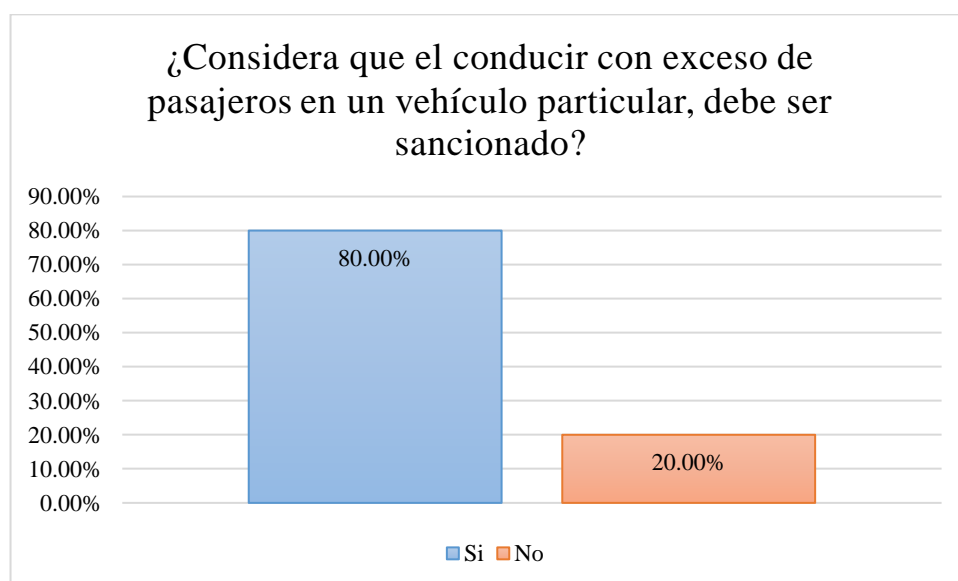


Gráfico 3 Pregunta 2 Encuesta
Elaboración propia

Interpretación

Del 100% de encuestados, 22 personas equivalentes al 80% respondieron que, si consideran que el conducir con exceso de pasajeros en un vehículo particular debe ser sancionado, mientras que 6 de los encuestados equivalentes al 20%, consideran que no hace falta tipificarlo como contravención, destacado que más de la mitad de los encuestados advierte un vacío legal en la norma jurídica.

Pregunta 3: ¿Cree usted que la falta de tipificación de la contravención de exceso de pasajeros en vehículos particulares causa repercusiones legales?

Tabla 5 Pregunta 3 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	20	70,00%
No	8	30,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

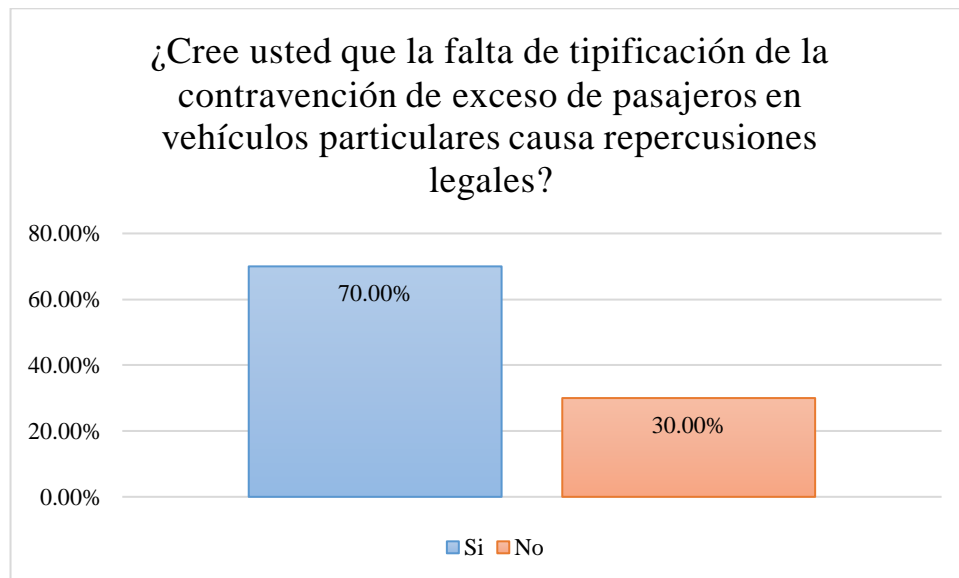


Gráfico 4 Pregunta 3 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

De las personas encuestadas el 70% afirma que la que la falta de tipificación de la contravención de exceso de pasajeros en vehículos particulares si causa repercusiones legales y el 30% considera que la ausencia de la tipificación existente en el caso concreto no produce ninguna repercusión en el ámbito legal.

Pregunta 4: ¿Le parece justo que se aplique reducción de puntos en la licencia de conducir, multa y privación de libertad por cometer una infracción?

Tabla 6 Pregunta 4 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	17	60,00%
No	11	40,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

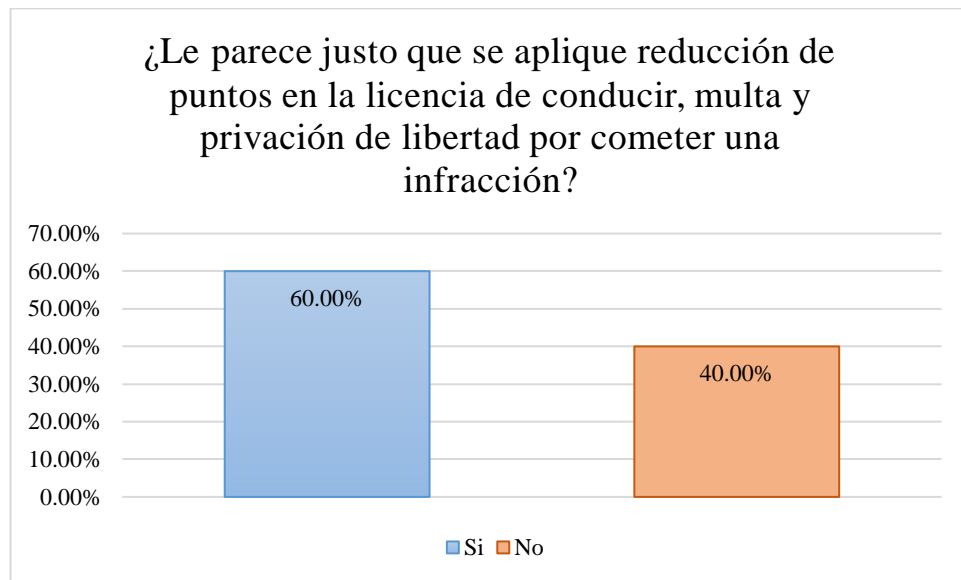


Gráfico 5 Pregunta 4 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

El 60% de las personas encuestadas mencionan que, si les parece justo que se aplique como sanción la reducción de puntos en la licencia de conducir, multa y privación de libertad por cometer una infracción por otro lado el 40% manifiestan que no se aplica de manera justa las sanciones ante una infracción, en virtud que, en el caso de los accidentes de tránsito, son cometidos sin dolo y existen tres formas de sanción.

Pregunta 5: ¿Conoce usted algún caso de accidente de tránsito por exceso de pasajeros en vehículo particular y si este ha quedado en la impunidad?

Tabla 7 Pregunta 5 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	8	30,00%
No	20	70,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

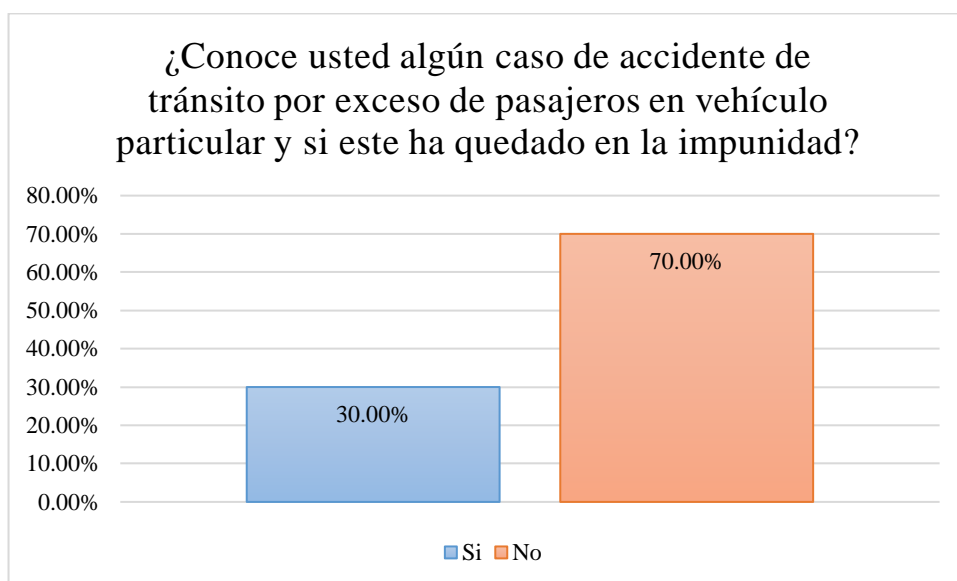


Gráfico 6 Pregunta 5 Encuesta
Elaboración propia

Interpretación

Del 100% de encuestados el 70% desconocen de accidentes de tránsito que se ha presentado por exceso de pasajeros en vehículos particulares y el 30% manifiestan tener conocimiento del algún caso de accidente de tránsito por esta infracción y que haya quedado en la impunidad.

Pregunta 6: ¿Considera usted que la falta de tipificación de la contravención por exceso de pasajeros en vehículos particulares vulnera la seguridad jurídica?

Tabla 8 Pregunta 6 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	14	50,00%
No	14	50,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

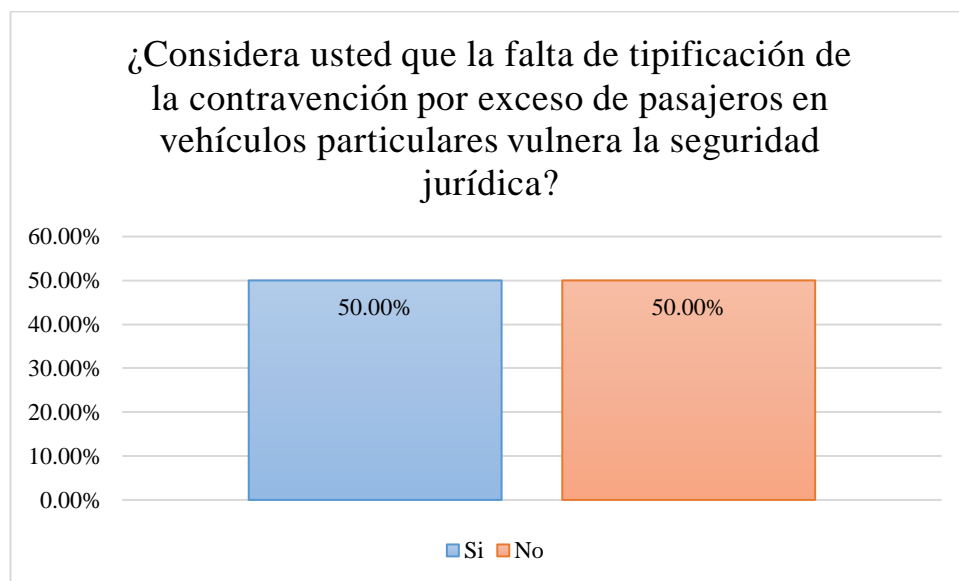


Gráfico 7 Pregunta 6 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

Del total de personas encuestadas el 50% consideran que la ausencia de tipificación de la contravención para vehículos particulares por exceso de pasajeros si vulnera la seguridad jurídica; de igual manera el 50% manifiestan que la infracción no quebranta el derecho a la seguridad por la falta de tipificación de dicha infracción.

Pregunta 7: ¿Cree usted que, si las sanciones son más fuertes, disminuiría las infracciones de tránsito?

Tabla 9 Pregunta 7 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	22	20,00%
No	6	80,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

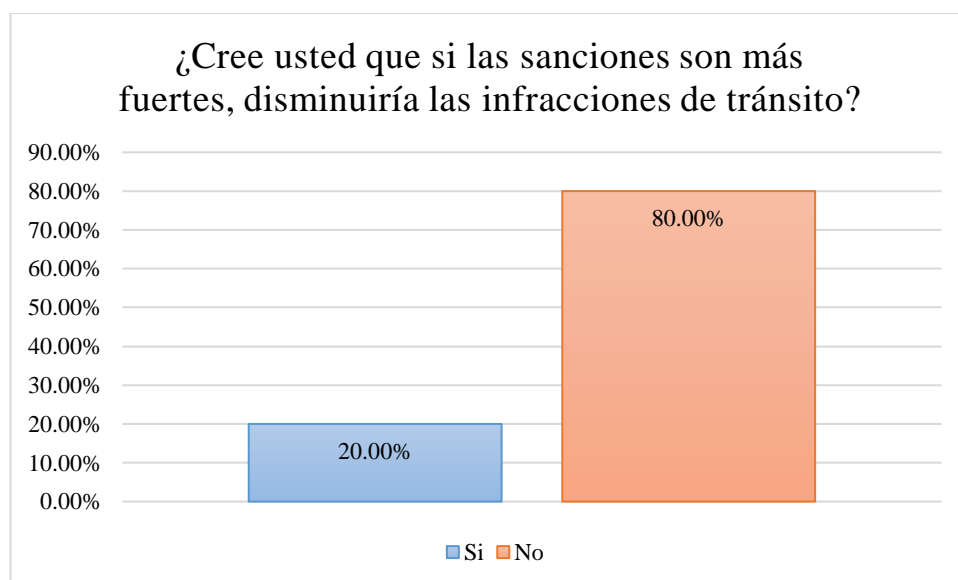


Gráfico 8 Pregunta 7 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

De la totalidad de personas encuestadas el 80% mencionan que en el caso de que las sanciones fueran más severas no disminuirá las infracciones de tránsito por otro lado el 20% considera que de aplicarse fuertemente las sanciones se reducirían las infracciones de tránsito.

Pregunta 8: ¿Considera usted que la tipificación de la contravención por exceso de pasajeros en vehículos particulares logre prevenir nuevos accidentes de tránsito en el Ecuador?

Tabla 10 Pregunta 8 Encuesta

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	17	60,00%
No	11	40,00%
Total	28	100,00%

Elaboración propia

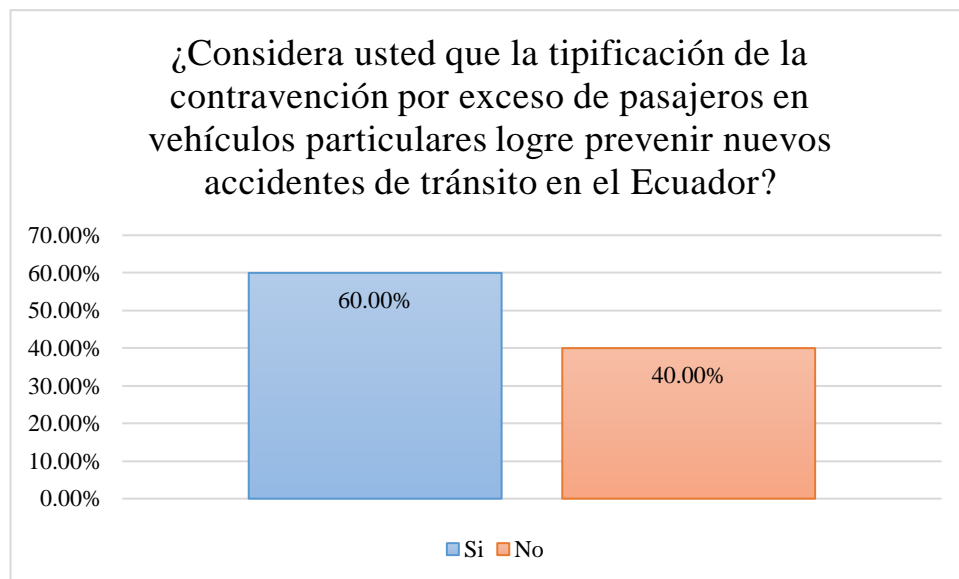


Gráfico 9 Pregunta 8 Encuesta

Elaboración propia

Interpretación

Del 100% de encuestados el 60% manifiestan que si se tipificara la contravención por exceso de pasajeros en los vehículos particulares se lograría prevenir posibles accidentes de tránsito en el Ecuador; el 40% considera que el hecho de que se establezca una sanción para los conductores que excedan en los pasajeros en los vehículos particulares no alteraría la realidad.

4.2 DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo a los resultados obtenidos mediante la encuesta aplicada a los jueces y a los abogados en el libre ejercicio especializados en materia penal de la ciudad de Riobamba, se puede decir que existe una aceptación por la actual regulación del Código Orgánico Integral Penal, en cuanto a los Delitos de Tránsito, entendiendo que dichas sanciones establecidas son proporcionales a las conductas y que el único propósito de estas sanciones es la prevención de los accidentes de tránsito en el país. Sin embargo, existe una inconformidad en que una misma conducta se castigue por así decirlo, con tres tipos de sanciones, esto es la privación de libertad, reducción de puntos en la licencia de conducir y además una multa, el poder

legislativo conoedor de esta inconformidad ha eliminado hace pocos meses atrás la reducción de puntos en las contravenciones que se podrían entender menos graves, mientras que las infracciones más graves se mantienen la forma de sancionar.

Existen un apoyo muy significativo al criterio del investigador, en virtud que se considera muy necesaria la tipificación en donde se establezca una sanción para el conductor que transporte pasajeros en exceso en un vehículo particular, puesto que, sí existen accidentes de tránsito ocasionados por el exceso de pasajeros en este tipo de vehículos, prueba de ello es que de esa pequeña población encuestada si afirman conocer algún caso de accidente de tránsito por este motivo.

Comparten en su mayoría la idea de que existe repercusiones legales al no tipificar como infracción dicha conducta, en virtud que se vulnera derechos constitucionales tanto de las víctimas y como profesionales del derecho también consideran que se vulneran los derechos de quien conduce en caso de ser notificado por el supuesto cometimiento de una infracción, porque muchas veces son sancionados aplicando otro tipo penal. En cuanto a la vulneración del derecho a la seguridad jurídica se muestra una opinión dividida, puesto que de una u otra manera los accidentes tienen mayor probabilidad a ser cometidos al no ser existir sanción alguna.

Existe una plena confianza en la reducción del número de accidentes de tránsito ocasionados por el exceso de pasajeros en el transporte particular, al tipificar como contravención dicha conducta, por lo cual es oportuno y prudente incluir en el ordenamiento jurídico la tipificación que se viene revisando. Por el otro lado, consideran que no hay necesidad de sancionar más severamente las infracciones de tránsito ya que no influiría en la disminución de los accidentes de tránsito, considerando que una sanción si existe, pero lo que escasea es responsabilidad en los conductores al momento de conducir, lo cual en este caso queda como única solución educar a los conductores y a la ciudadanía en general.

4.3 PROPUESTA

Para la propuesta de reforma sobre la falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares y sus repercusiones legales, daría inicio en capacitar a las representantes de nuestra provincia como son los asambleístas para que, por medio de ellos se pueda presentar una iniciativa de reforma del art. 387, núm. 5 del código en mención (COIP) pues a criterio de la autora la tipificación que se ha venido estudiando se debería incluir en este artículo y numeral, en virtud que dicho artículo estipula sobre el exceso de pasajeros en el transporte por cuenta propia y comercial, pudiendo perfectamente referirse también al transporte particular, porque existe proporcionalidad entre la conducta estudiada y la pena impuesta en dicho artículo y numeral.

Otro artículo que estipula sobre el exceso de pasajeros es el art. 381 del mismo Código, sin embargo, existe una pena demasiado elevada como para regular el exceso de pasajeros en el

transporte particular, ya que se sanciona incluso con pena privativa de libertad, reducción de puntos en la licencia y la respectiva multa, razón por el cual se ha descartada este artículo. La Sanción que se aplicaría en el tipo penal aplicable al tema, son las siguientes:

1. Multa de la cantidad de 212, 5 dólares americanos.
2. Reducción de 9 puntos en la licencia de conducir.

Como parte del aporte académico de la autora, se realiza la siguiente propuesta de reforma al Código Orgánico Integral Penal, en el siguiente sentido:

Propuesta de Reforma del Art. 387, núm. 5 del Código Orgánico Integral Penal.

LEY ACTUAL	PROPUESTA REFORMA
CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL	
LIBRO PRIMERO LA INFRACCIÓN PENAL	
CAPÍTULO OCTAVO INFRACCIONES DE TRÁNSITO	
SECCIÓN TERCERA CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO	
<p>Art. 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase. - Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:</p> <p>5. La o el conductor de transporte por cuenta propia o comercial que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor. (Código Orgánico Integral Penal, Art. 387, núm. 5).</p>	<p>Art. 387.- Contravenciones de tránsito de segunda clase. - Serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de nueve puntos en el registro de su licencia de conducir:</p> <p>5. La o el conductor de transporte por cuenta propia, comercial o particular que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor. (Código Orgánico Integral Penal, Art. 387, núm. 5).</p>

Cuadro 9. Propuesta de Reforma del Art. 387, núm. 5 del C.O.I.P.

Elaborado por: Nury Jessenia Valdés Morocho

4.4 ANÁLISIS DE CASO QUE SUSTENTA EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN PROCESO SOBRE CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE

Causa No. 18461-2013-1967, UNIDAD JUDICIAL DE TRÁNSITO CON SEDE EN EL CANTÓN AMBATO, que sigue la AGENCIA NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL en contra de Raúl Remigio Cajamarca Sangucho.

Esta causa inicia con la presentación por parte de Raúl Remigio Cajamarca Sangucho de un escrito de impugnación a la boleta de citación N° B 886235, de fecha 27 de junio del 2013, que le fue entregada al señor Raúl Remigio Cajamarca Sangucho, por contravenir el artículo 386, inciso 3, numeral 1 del COIP, es decir conducir un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, conforme consta en dicha citación.

En dicho escrito de impugnación comparece el señor Raúl Remigio Cajamarca Sangucho, impugnando la boleta de citación anteriormente mencionada, así mismo solicita al señor Juez que de conformidad con el artículo 644 del Código Orgánico Integral Penal, se sirva señalar día y hora a fin de que se lleve a efecto la respectiva Audiencia de Procedimiento Expedito. Presentada la impugnación en la ventanilla de ingreso de causas y escritos de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Cantón Ambato, el día 9 de octubre de 2013, por sorteo de ley la competencia se radica en la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Cantón Ambato, proceso que se lo signa con el número 18461-2013-1967, adjuntando los siguientes documentos:

1. Petición Inicial.
2. Recepción Manual de Impugnación.
3. Escrito de Impugnación.
4. Boleta de Citación Original y Copia N° B 886235
5. Copia de Cédula.
6. Copia simple de la Credencial del Abogado.

En el respectivo Parte Policial de aprehensión y retención en contravenciones de tránsito adjuntado en el proceso, es realizado por el Cabo de Policía Patricio Haro, quien fue el servidor que tomó procedimiento de la contravención de primera clase, manifiesta que:

Encontrándome en servicio, en horario de 07:00 a 16:00, me encontraba colaborando en un operativo de vehículos informales el día 27 de junio del 2013, a las 07h45, en las calles Sucre y Goribar (Ambato-Píllaro), jurisdicción de esta provincia de Tungurahua, cuando detuve la marcha del vehículo camioneta, marca Chevrolet, color blanco, de placas GLU-0112, conducido por el señor Raúl Remigio Cajamarca Sangucho, a quien se ha procedido a citar, por encontrarse prestando servicio de transporte público de pasajeros en un vehículo particular sin contar con ningún título habilitante.

Posteriormente el señor Juez de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el Cantón Ambato, mediante providencia de fecha 15 de octubre del 2013, a las 11h08 avoca conocimiento de la causa estableciendo que por haber sido presentada la impugnación dentro del término legal establecido en el artículo 644 del COIP, señala para el día 30 de octubre del 2013, a las 8h00, con el objetivo de que se desarrolle el juzgamiento de la contravención en una sola Audiencia Oral, en la cual se concentrará y practicará toda la prueba de cargo y de descargo, de conformidad con los principios de concentración, contradicción, dispositivo, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, según lo presupuestado en los artículos 168 y 169 de la Constitución de la República del Ecuador de 2008, en concordancia con los artículos 18, 19 y 20 del Código Orgánico de la Función Judicial y el artículo 641 del Código Orgánico Integral Penal.

El día y hora señalados se da inicio a la audiencia, indica el juez que siendo el estado de resolver se considera: PRIMERO. - Se ha cumplido con las formalidades de ley; en consecuencia, no hay nulidad que declarar. SEGUNDO. - En la especie consta el escrito de impugnación. La citación no cumple con los requisitos del Art. 163 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. TERCERO. - La carga de la prueba en la etapa probatoria respectiva corresponde a quien imputa la autoría del cometimiento de la contravención. Del análisis del expediente se constata que la citación no determina el cantón del lugar donde se ha cometido la presunta infracción, y que su autor se ha limitado a ratificarse sin ninguna prueba; en tanto que el encausado con prueba documental y testimonial contradice el contenido de los informes policiales, indicando que es agricultor y que se dirigía a dejar la leche en la fábrica, que en ningún momento se ha encontrado realizando transportación pública, suficiente prueba de descargo que desvirtúa los informes policiales que no cumplen con los requisitos de Ley, lo que obstaculiza se determine responsabilidad en su contra.

Por lo expuesto, aplicando lo señalado en los Arts. 76 numeral primero, 82 y 83 numeral 1 de la Constitución de la República, así como las reglas de la sana crítica, “ADMINISTRANDO JUSTICIA, EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, se confirma la inocencia de RAÚL REMIGIO CAJAMARCA SANGUCHO, conductor de Tipo “E”, número 1802587442, absolviéndolo de la presente causa, declarándose con lugar la impugnación. Notifíquese en debida forma la presente sentencia a los Organismos de Tránsito correspondientes de esta jurisdicción. Léase y Notifíquese.

ANÁLISIS

En este caso en concreto, se puede comprobar la vulneración de los derechos del presunto infractor, en virtud que, un servidor policial mediante una boleta de citación le hizo conocer de la presunta infracción cometida, privándolo de su libertad en el momento mismo de la emisión de la boleta.

La conducta de la persona citada, no es una conducta típica, antijurídica, ni culpable, en virtud el tipo de transporte que conducía no era un transporte público, por lo tanto, no estaba prestando servicio público, como alega el servidor policial en el parte que presenta y adjunta al proceso. De la misma forma no adecuaba su conducta a lo estipulado en el Art. 386, inc. 3, núm. 1, debido a que en el mismo parte policial se menciona que estaba conduciendo un vehículo particular y transportaba personas, al ser un vehículo tipo camioneta se entiende que excedía el número de ocupantes, entonces estaríamos hablando de un exceso de pasajeros en el transporte particular, más no de prestar un servicio público sin autorización correspondiente. Un aspecto importante que da lugar al análisis realizado es que no existió en ningún momento una prueba fehaciente, de que haya estado prestado el servicio de transporte de pasajeros sin la debida autorización, ya que ninguna de las personas ha mencionado que se le estaba cobrando por el servicio.

Es necesario hacer un análisis general para entender de mejor manera cual es el procedimiento que se debe seguir en una impugnación de boleta de citación, sobre todo en lo que respecta a la infracción del artículo 386, inciso 3, numeral 1 del COIP, llegando analizar los errores cometidos por el agente de tránsito al momento de ejecutar el procedimiento de citación, inciden directamente en lo que respecta a sanción que se le otorga a la persona, y a que en este caso en particular fueron estos errores los que se convirtieron en ventaja para el contraventor, quien fue favorecido con la impugnación de la citación. A esta situación se suma el problema objeto de este estudio, ya que es importante destacar que, en el caso analizado, se ejecutó un proceso de citación por conducir un vehículo particular transportando exceso de pasajeros presumiéndose que lo hacía con fin comercial y no contaba con el permiso correspondiente y como el exceso de pasajeros en vehículos particulares no está tipificado entonces el conductor no está infringiendo la ley de ninguna manera.

Esta falta de tipificación del exceso de pasajeros en vehículos particulares, sin duda causa repercusiones, aunque en el caso de estudio el contraventor pudo lograr que se le ratificó su estado de inocencia con dicha impugnación alegando la no descripción del lugar de los hechos, la defensa técnica nunca alegó la falta de tipificación del exceso de pasajeros en este tipo de transporte, lo cual hubiera sido la mejor teoría del caso aplicable a esta causa.

Esta situación sin duda tiene una repercusión legal, la cual se traduce en la vulneración de los derechos, garantías y principios ya detallados en la estructura de la tesis, y además se configura también la vulneración del derecho a la seguridad vial de los ciudadanos, ya que este tipo de acciones pueden ocasionar accidentes con consecuencias graves, sin que haya una legislación que lo sancione.

4.5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.5.1 CONCLUSIONES

- Se investigó y enumeró la normativa legal vigente en el Ecuador que se aplica para sancionar las infracciones de tránsito en el caso del exceso de pasajeros en los distintos tipos de transporte, señalando así que el Código Orgánico Integral Penal es quien tipifica y sanciona el exceso de pasajeros en el transporte público, por cuenta propia y comercial, clasificación y conceptualización encontrados en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, siendo el transporte particular excluido totalmente de la tipificación en cuanto al exceso de pasajeros, por lo cual asegura que existe un vacío legal con respecto a este tema.
- Se concluye que no existe un procedimiento establecido para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares, dado que en el art. 381 Código Orgánico Integral Penal solo hace referencia al transporte público y no privado, mientras que el art. 387, núm. 5 del mismo código hace referencia solo al transporte por cuenta propias y comercial, incurriendo de esta manera en la falta de tipicidad para sancionar al conductor. Conllevando a un posible error al momento de emitir una boleta de citación y más aún llegar a una audiencia de juzgamiento fundamentando el cometimiento de una contravención distinta.
- Se concluye que, sí existe vulneración de los derechos al no tipificar el exceso de pasajeros en el transporte particular, en virtud que, se vulnera el derecho a la integridad física, derecho a la seguridad jurídica, derecho a la seguridad vial de las posibles víctimas y se afecta también el derecho al debido proceso, principio de legalidad, derecho a la seguridad jurídica del conductor. Por lo tanto, se aumenta en riesgo para el conductor, pasajeros, peatón y para el vehículo en sí.

4.5.2 RECOMENDACIONES

- Se recomienda al poder legislativo realizar la reforma del Art. 387, núm. 5 del Código Orgánico Integral Penal, con el fin de hacer constar en esta parte como contravención de segunda clase al exceso de pasajeros en el transporte particular, en virtud que la sanción estipulada en el mismo artículo se considera proporcional, además que en este artículo y numeral se encuentra tipificado el tipo de transporte que no es público, esto es el transporte por cuenta propia y comercial. Para sancionar al conductor del transporte particular que incurra en este tipo penal, castigándole su imprudencia al exponer a los pasajeros a una posible lesión en la integridad física.
- Se recomienda a la ciudadanía en general educarse en cuanto a este tema, en virtud que legalmente no existe estipulación alguna que pueda sancionar al conductor que exceda en el número pasajeros en el vehículo particular lo cual aumenta el riesgo de vulneración de sus derechos, así mismo se recomienda al conductor de este tipo de vehículo para que se defienda legalmente en el caso que se le quiera sancionar con un tipo penal diferente, ya que no existe un debido proceso aplicable para la conducta descrita.
- Se recomienda a los servidores públicos principalmente a los señores agentes civiles de tránsito, servidores policiales y sobre todo a los jueces respetar los derechos de las personas, de igual forma las garantías y principios consagrados en la Constitución de la República del Ecuador.

5.- REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Leyes y códigos

- ✓ Asamblea Nacional Reglamento General Para La Aplicación De La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial, Publicado En El Segundo Suplemento Del Registro Oficial No. 731, El 25 De junio De 2012, Última Modificación 14 De Nov De 2016
- ✓ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Quito: Registro Oficial.
- ✓ Constitución De La República Del Ecuador. (2008). Montecristi: Asamblea Nacional.
- ✓ Ley Orgánica De Transporte Terrestres, Tránsito y seguridad vial. (2014): Registro Oficial.
- ✓ Nacional, A. (2018). LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE. Montecristi: Lexis Finder.

Bibliografía

- (2011). Quito.
- (2013). Guatemala.
- (10 de Septiembre de 2018).
- Avila, R. (2013). *CONTENIDOS CURSO DE FORMACIÓN DE TRÁNSITO Y CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO. CURSO DE FORMACIÓN INICIAL DE JUECES*.
- Beccaria, C. (2015). *Tratado de los delitos y de las penas*. Madrid: Universidad Carlos III de Madrid.
- Bernal, K. M. (2017). Guayaquil: Universidad Laica Vicente Rocafuerte.
- Bobbio, N. (1990). *Teoría general del derecho*. Madrid: Olejnik.
- Cáceres, C. D. (2017). *EL PROCEDIMIENTO PARA EL JUZGAMIENTO DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO Y EL DERECHO A LA LEGÍTIMA DEFENSA*". Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Carrión, F. (2 de Septiembre de 2020). *Crónica*. <https://cronica.com.ec/2020/09/02/el-bien-juridico-protegido/>
- Código Orgánico de la Función Judicial. (2016). *Primer Suplemento del Registro Oficial. Resolución N°01. Artículos 126, 129.8 y 208.7*. Quito: Corte Nacional de Justicia del Ecuador.
- Cornejo, J. (24 de mayo de 2016). *DerechoEcuador.com*. <https://www.derechoecuador.com/la-interpretacion-en-el-coip#:~:text=Queda%20prohibida%20la%20utilizaci%C3%B3n%20de,excepciones%20o%20restricciones%20de%20derechos>.
- Corte Nacional de Justicia. (2018). *ABSOLUCIÓN DE CONSULTAS CRITERIO NO VINCULANTE. PRESIDENCIA DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA:* https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/transito/013.pdf
- Crespo, D. (22 de Febrero de 2017). *Derecho Ecuador*. <https://www.derechoecuador.com/el-bien-juridico-en-el-derecho-penal>
- Cuesta, A. (2014). *"REFORMA A LOS ARTS. 144 Y 145 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE. TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL"*. UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA: <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/16204/1/Tesis%20Lista%20Alonso.pdf>
- El Comercio. (4 de Enero de 2019). Así quedan las multas de tránsito con la subida del salario básico unificado. *El Comercio*, pág. 2.
- Escobar, J. A. (09 de febrero de 2018). PRESIDENCIA DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA. *CRITERIO NO VINCULANTE*. Quito, Pichincha, Ecuador.

- Merino, W. (20 de febrero de 2015). <https://www.derechoecuador.com/>.
<https://www.derechoecuador.com/relacion-de-tipicidad-y-antijuricidad-en-el-coip>
- Morales, V. A. (2016). *La Contravención de Tránsito de Primera Clase determinada en el artículo 386 numeral 2 del COIP, en el Distrito Metropolitano de Quito, año 2015*. Septiembre: UCE.
- Nacional, A. (2018). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE*. Montecristi: lexis finder.
- Pozo, R. (2015). *La relevancia de la remuneración como elemento constitutivo de la contravención de Tránsito de transporte ilegal de pasajeros o bienes*. UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES:
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/1497/1/TUTAB017-2015.pdf>
- Taylor, W. (1997). la problemática de la impunidad y su tratamiento en las naciones unidas - notas para la reflexión-. *IIDH*, 213.
- Ucha, F. (18 de 08 de 2013). *Importancia*. una guía de ayuda:
<https://www.importancia.org/seguridad-vial.php>
- Valdes, N. J. (30 de marzo de 2021). proyecto de investigación. *Falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehiculos particulares y sus repercusiones legales*. Riobamba, Chimborazo, Ecuador.

Webgrafía

- ✓ <http://consultas.funcionjudicial.gob.ec/informacionjudicial/public/informacion.jsf>
- ✓ <https://www.ant.gob.ec/index.php/ley-de-transparencia/ley-de-transparencia-2020/file/7531-estadisticas-septiembre-2020>
- ✓ https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/transito/013.pdf
- ✓ <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/como-influye-el-exceso-de-carga-en-la-seguridad.jsp>
- ✓ Merino, W. (20 De febrero De 2015). <https://www.derechoecuador.com/>. Obtenido De <https://www.derechoecuador.com/relacion-de-tipicidad-y-antijuricidad-en-el-coip>
- ✓ Ucha, F. (18 De 08 De 2013). *Importancia*. Obtenido De Una Guía De Ayuda: <https://www.importancia.org/seguridad-vial.php>
- ✓ Reglamento de Tránsito del Estado de México. (21 de octubre de 1992). Obtenido de: https://www.ipomex.org.mx/recursos/ipo/files_ipo/2017/1/5/fb68566d59ba26e708f3068dfb98656c.pdf
- ✓ Ley de Tránsito Argentina N°24449. (6 de febrero de 1995). Obtenido de: http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/ley%2024449.pdf

Anexos

ANEXOS 1



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE DERECHO

GUÍA DE ENCUESTA

Objetivo: Recabar información que permita determinar si la falta de tipificación de la contravención de exceso de pasajeros en vehículos particulares genera repercusiones legales.

Instrucciones: Marque con una X en el casillero que considere pertinente.

Si presenta alguna duda indíquelo a la encuestadora para que aclare su pregunta.

Introducción: la presente encuesta tiene por objeto recabar información para la realización del proyecto de investigación titulado “LA FALTA DE TIPIFICACIÓN DE LA CONTRAVENCIÓN DE TRÁNSITO POR EXCESO DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES Y SUS REPERCUSIONES LEGALES” la misma que tendrá fines eminentemente académicos.

Cuestionario

1. ¿Está de acuerdo con las sanciones tipificadas en los Delitos de Transito establecidas en el Código Orantico Integral Penal?

SI NO

2. ¿Considera que el conducir con exceso de pasajeros en un vehículo particular, debe ser sancionado?

SI NO

3. ¿Cree usted que la falta de tipificación de la contravención de exceso de pasajeros en vehículos particulares causa repercusiones legales?

SI NO

4. ¿Le parece justo que se aplique reducción de puntos en la licencia de conducir, multa y privación de libertad por cometer una infracción?

SI NO

5. ¿Conoce usted algún caso de accidente de tránsito por exceso de pasajeros en vehículo particular y si este ha quedado en la impunidad?

SI NO

6. ¿Considera usted que la falta de tipificación de la contravención por exceso de pasajeros en vehículos particulares vulnera la seguridad jurídica?

SI

NO

7. ¿Cree usted que, si las sanciones son más fuertes, disminuiría las infracciones de tránsito?

SI

NO

8. ¿Considera usted que la tipificación de la contravención por exceso de pasajeros en vehículos particulares logre prevenir nuevos accidentes de tránsito en el Ecuador?

SI

NO

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXOS 2

VISTO BUENO DEL TUTOR



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE DERECHO

FORMATO DE VISTO BUENO DEL TUTOR DEL PERFIL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

1. DATOS INFORMATIVOS DOCENTE TUTOR

Apellidos: Romero Noboa
Nombres: Wendy Pilar
C.C.: 0604453589

2. DATOS INFORMATIVOS ESTUDIANTE

Apellidos: Valdés Morocho
Nombres: Nury Jessenia
Cédula de I: 2350355521
Estudiante de la carrera de: Derecho
Título del Proyecto de Investigación: "La falta de tipificación de la contravención de tránsito por exceso de pasajeros en vehículos particulares y sus repercusiones legales".

3. CUMPLIMIENTO DE REQUERIMIENTOS DEL PERFIL DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Aspectos	Cumplimiento SI/NO	Observaciones
1. TITULO	SI	
2. INTRODUCCIÓN	SI	
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	SI	
4. OBJETIVOS:	SI	
4.1 GENERAL	SI	

4.2	ESPECÍFICOS	SI	
5.	ESTADO DEL ARTE RELACIONADO A LA TEMÁTICA DE INVESTIGACIÓN	SI	
6.	METODOLOGÍA	SI	
7.	CRONOGRAMA DE TRABAJO INVESTIGATIVO.	SI	
8.	BIBLIOGRAFÍA	SI	
9.	APÉNDICE Y ANEXOS	SI	

Nombre Tutor: Mgs. Wendy Romero Noboa

Firma:

Riobamba, 23 de febrero del 2022

Lugar y Fecha: Riobamba,