



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE DERECHO

**Multas por Exceso de Velocidad en el cantón Ambato y el Principio de
Proporcionalidad**

**Trabajo de Titulación para optar al título de abogada de los tribunales de
la República del Ecuador**

Autor:

García Taipe Shirley Nicole

Tutor:

Dr. Mancheno Salazar, Germán Marcelo

Riobamba, Ecuador. 2023

DECLARATORIA DE AUTORÍA

Yo, Shirley Nicole García Taípe, con cédula de ciudadanía 180499168-3, autora del trabajo de investigación titulado: **Multas por Exceso de Velocidad en el cantón Ambato y el Principio de Proporcionalidad**, certifico que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedo a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, 31 de julio 2023



Shirley Nicole García Taípe

C.I: 1804991683

DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, German Marcelo Mancheno Salazar catedrático adscrito a la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación "Multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato y el principio de Proporcionalidad", bajo la autoría de Shirley Nicole García Taipe: por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 13 días del mes de octubre de 2023.



Dr. Germán Marcelo Mancheno Salazar

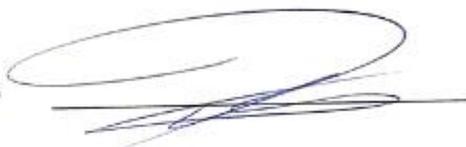
TUTOR

CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación "Multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato y el principio de Proporcionalidad" por Shirley Nicole García Taipe, con cédula de identidad número 180499168-3, bajo la tutoría de Dr. Germán Marcelo Mancheno Salazar; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba a la fecha de su presentación.

Dra. Rosita Elena Campuzano Llaguno
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO



Dr. Juan Gonzalo Montero Chávez
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



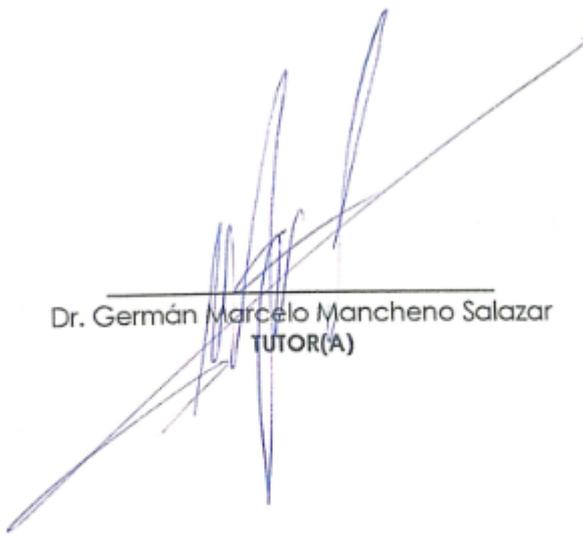
Mgs. Ana Lucia Machado Ashqui
MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO



CERTIFICACIÓN

Que, **GARCIA TAIPE SHIRLEY NICOLE** con CC: **180499168-3**, estudiante de la Carrera de **DERECHO**, Facultad de **CIENCIAS POLITICAS Y ADMINISTRATIVAS**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado " **MULTAS POR EXCESO DE VELOCIDAD EN EL CANTÓN AMBATO Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD**", cumple con el **5%**, de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **URKUND**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente, autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 22 de noviembre de 2023



Dr. Germán Marcelo Mancheno Salazar
TUTOR(A)

DEDICATORIA

Dedico este trabajo académico a mi Dios que siempre está bendiciéndome, guiándome por el camino del bien y ayudándome a superar cada obstáculo que se ha presentado a lo largo de la carrera y la vida, a mi querida madre Miriam Taipe que siempre creyó en mí y me dio la fuerza que necesito para cumplir con mis metas, dándome su apoyo incondicional a la distancia, a mi pequeño Mati Villena y John Villena por caminar de mi mano en todo momento y siempre estar conmigo en cada paso que doy.

García Taipe Shirley Nicole

AGRADECIMIENTO

A nuestro creador Dios gratitud eterna, a mi madre valiente y luchadora Miriam Taipe que me ha brindado su ayuda y siempre me apoya para que pueda seguir adelante, a pesar de la distancia siempre está ahí para darme ánimo, gracias infinitas madre por tu amor y no abandonarme jamás, a mi hijito Mati Villena que es mi pilar fundamental y mi razón de ser, a mi esposo John Villena por apoyarme y estar pendiente de mí en este largo camino que fue la universidad, agradezco mucho a mi familia que siempre ha estado presente.

Agradezco de todo corazón a mi querida Universidad Nacional de Chimborazo por permitirme ser parte de ella y formarme como una profesional para la vida, a mis docentes agradecerles por las enseñanzas que me han brindado sobre esta linda carrera de Derecho.

García Taipe Shirley Nicole

ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
ÍNDICE GENERAL	
ÍNDICE DE TABLAS	
ÍNDICE DE FIGURAS	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I	14
INTRODUCCIÓN	14
1.1 Antecedentes.....	14
1.2 Problema.....	17
1.3 Justificación.....	18
1.4 Objetivos.....	19
1.4.1 Objetivo general.....	19
1.4.2 Objetivos específicos.....	19
CAPÍTULO II.....	20
MARCO TEÓRICO.....	20
2.1 MULTAS POR EXCESO DE VELOCIDAD.....	20
2.1.1 Antecedentes y finalidad.....	20
2.1.2 Exceso de velocidad (COIP).....	21
2.1.3 Notificación por exceder el límite de velocidad.....	21
2.1.4 Fotorradar concepto y finalidad.....	22
2.1.4.1 Fotorradares en el cantón Ambato.....	23
UNIDAD II.....	25
2.2 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD	25
2.2.1 Concepto y Finalidad.....	25
2.2.2 Doctrina acerca del Principio de Proporcionalidad.....	25
2.2.3 Constitución de la República del Ecuador.....	27

2.2.4 Presupuestos del principio de proporcionalidad.....	28
2.2.5 Aplicación del Principio de Proporcionalidad.....	30
2.3 Multa por exceder el límite de velocidad.....	31
2.3.1 Transgresión del Principio de Proporcionalidad.	33
2.3.2 Irregularidades de foto radares en Ambato.	34
2.3.3 Inconstitucionalidad de norma regulatoria de fotomultas mediante la Corte Constitucional de Ecuador	35
CAPÍTULO III.....	37
METODOLOGIA.....	37
3.1. Tipo de Investigación.....	37
3.2. Diseño de Investigación	37
3.3. Técnicas de recolección de Datos.....	37
3.4. Población de estudio y tamaño de muestra,	37
3.5. Hipótesis.....	38
3.6. Métodos de análisis, y procesamiento de datos.....	38
CAPÍTULO IV.....	39
RESULTADOS Y DISCUSIÓN	39
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES	47
5.1 CONCLUSIONES.....	47
5.2 RECOMENDACIONES.....	61
BIBLIOGRAFÍA	50
ANEXOS.....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Límites de velocidad permitidos por la ley	39
Tabla 2. Implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato	40
Tabla 3. Sanciones pecuniarias aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares.	41
Tabla 4. Baja de costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar	42
Tabla 5. Notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa	43
Tabla 6. Proporcionalidad de las multas por exceso de velocidad mediante foto radares.	44

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Límites de velocidad permitidos por la ley.....	39
Figura 2. Implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato.	40
Figura 3. Sanciones pecuniarias aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares.....	41
Figura 4. Baja de costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar.	42
Figura 5. Notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar.....	43
Figura 6. Proporcionalidad de las multas por exceso de velocidad mediante foto radares.	44

RESUMEN

Las sanciones o multas en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato y el principio de proporcionalidad, será de gran utilidad llevar a cabo una fundamentación doctrinaria de los diferentes tipos de penas, en la que establecen la aplicación de estas en dichas infracciones, en lo que concierne al exceso de velocidad. Seguido de la misma, se parte de la definición y conceptualización de los tipos de contravenciones de tránsito conforme a la norma, para posteriormente, llegar a la construcción de un análisis de la aplicación de las penas, mediante la cual, se parte de antecedentes teóricos y jurídicos.

Así mismo, la utilización de este principio tiene como objetivo importante eludir que se cometa algún tipo de atropello o abuso y del mismo modo la desproporción en la materialización de una pena, pues tanto la infracción por exceso de velocidad como la personalidad del infractor deben ser analizados dentro de una dimensión real. Por ende, el objetivo general de esta investigación fue analizar si existe o no la vulneración del principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato, a fin de establecer si el Estado ecuatoriano garantiza dicho principio.

En virtud de aquello se ha llevado a cabo una revisión de varias fuentes; el nivel de investigación es el descriptivo, documental y de campo porque nos ayuda a determinar qué tan grande es la problemática y en que afecta a la sociedad; el diseño de investigación con el que se llevó a cabo la indagación es el no experimental; en cuanto al instrumento de la investigación se lo realizará mediante encuestas las cuales fueron dirigidas a las personas que han sido involucradas en este mal estar que afecta a la ciudadanía Ambateña, de este modo hemos podido obtener la información necesaria para solucionar el problema planteado.

Palabras claves: Vulneración de derechos, Contravenciones, Principio Proporcionalidad, Constitución, Foto radar,

ABSTRACT

The sanctions or fines in traffic violations due to speeding in the Ambato canton and the principle of proportionality, it will be very useful to carry out a doctrinal foundation of the different types of penalties, in which to base the application of these in said infractions, regarding speeding. Followed by it, it starts from the definition and conceptualization of the types of traffic violations in accordance with the norm, to later arrive at the construction of an analysis of the application of penalties, through which, it starts from theoretical background and legal, have been analyzed throughout history.

Likewise, the use of this principle has as an important objective to avoid committing some type of outrage or abuse and in the same way the disproportion in the materialization of a sentence, it must take into consideration, since both the crime committed and the personality of the offender must be analyzed within a real dimension. Finally, the general objective of this investigation was to analyze whether or not there is a violation of the principle of proportionality in fines for speeding in the Ambato canton, in order to establish whether the Ecuadorian state guarantees said principle.

By virtue of that, a review of various sources has been carried out; the level of research is descriptive, document and field helps us determine how big the problem is and how it affects society; the research design with which the inquiry was carried out is non-experimental; Regarding the research instrument, it was carried out through surveys which were directed to the people who have been involved in this ill-being that affects the citizens of Ambato, in this way we have been able to obtain the necessary information to solve the problem posed.

Keywords: Violation of rights, Contraventions, Proportionality principle, Constitution, Radar photo,



Reviewed by:
Msc. Jhon Inca Guerrero.
ENGLISH PROFESSOR
C.C. 0604136572

CAPÍTULO I.

INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

Se han llevado a cabo diferentes investigaciones previas relacionadas con el principio de proporcionalidad y la aplicación de multas, esta base bibliográfica aporta significativamente al desarrollo de la presente investigación, pues proporciona una base fiable sobre el cual se sustenta la presente investigación. Algunos de los estudios desarrollados son:

En el estudio realizado por Quezada (2021), se destaca que en relación a los conductores en Ecuador, además de la pérdida de puntos en la licencia de conducir, el COIP contempla otras medidas disciplinarias como la suspensión y revocación de la licencia de conducir, reguladas en los artículos 375, 377, 379 inciso 2, 381, 382, 386.3 y 389.6 del COIP. A pesar de esto, estas sanciones son consideradas como graves y se aplican en pocas infracciones debido al principio de proporcionalidad. Asimismo, es importante mencionar que el uso indebido de las licencias de conducir puede resultar en sanciones aún más severas, tal como se establece en el artículo 386 del COIP, donde se consideran como contravenciones de tránsito de primera clase y pueden incluir pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en la licencia de conducir. Es fundamental tener en cuenta que la aplicación de sanciones de acuerdo con el principio de proporcionalidad tiene como objetivo asegurar que las consecuencias sean proporcionales a la gravedad de la infracción cometida.

Así, desde la perspectiva del *ius puniendi* (derecho punitivo) del Estado, la intervención en la economía da lugar, entre otros, al Derecho Penal y al Derecho Administrativo sancionador. Este último se considera independiente del Derecho Penal, dada la existencia de un marco normativo disperso pero vigente, regido por principios que atienden a objetivos y procedimientos muy diferentes de los del primero. Por ello, la aplicación del principio de proporcionalidad, como axioma importante en los procedimientos administrativos sancionadores, permite evitar sanciones arbitrarias y contrarias a los postulados del Estado Social de Derecho. La utilización de pruebas de proporcionalidad como la adecuación, la necesidad y la proporcionalidad estricta en las sanciones administrativas se convierte en un verdadero límite al poder punitivo del Estado (Díaz J. , 2022).

En el estudio llevado a cabo por Campoverde y Guerra (2021), se concluyó que las sanciones contempladas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) para los DELITOS carecen de proporcionalidad, la cual es una garantía constitucional fundamental en los procesos judiciales que implican derechos y obligaciones. La falta de proporcionalidad, en este caso, es atribuible no a los jueces sino al legislador, lo que podría vulnerar los derechos fundamentales de los ciudadanos. Aunque el objetivo del legislador es reducir los accidentes

de tránsito a través de sanciones más severas, es importante que las normas legales estén en consonancia con la Constitución.

Mediante sentencia No. 71-14-CN/19, el pleno de la Corte Constitucional del Ecuador declaró la inconstitucionalidad condicionada del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta norma regula la notificación de las contravenciones de tránsito detectadas a través de medios o herramientas tecnológicas como los fotorradars, en las que no ha sido posible determinar la identidad del conductor (Quevedo y Ponce, 2019). La misma es fundamental puesto que será de gran utilidad y validez a las personas que de una u otra manera asistan a impugnar la multa posterior a la citación, y así mismo corresponderá a la autoridad de tránsito, determinar que ésta se realizó en forma legal y oportuna, hay que acotar que garantiza el legítimo ejercicio del derecho a la defensa por parte de los ciudadanos que, en muchos casos se veían afectados por multas económicas derivadas de infracciones de tránsito supuestamente detectadas por fotorradars, de las cuales nunca tuvieron conocimiento.

Guanoluisa (2023), en su trabajo de investigación establece que en el Código Orgánico Integral Penal en su Art. 387, posee una tipificación inadecuada de las sanciones para los contraventores, lo cual vulnera el principio de proporcionalidad, además de que no se determina de forma taxativa un castigo para esta clase de infracciones. Por otro lado, se establecen dos tipos de sanciones para una misma infracción, debiendo acorde al principio de proporcionalidad adoptarse tan sólo una, ya sea la multa o la reducción de puntos. Con el antecedente expuesto se determina que las sanciones del COIP para las contravenciones de segunda clase vulneran el principio de proporcionalidad, más por la cantidad de penas que por la gravedad de estas.

El principio de proporcionalidad como manifiesta Cárdenas (2014), es uno de los métodos de interpretación constitucional más trascendente hoy en día, un juez constitucional puede acudir a otros métodos o reglas de interpretación y de argumentación cuando existen. En este sentido, en la Constitución de la República de Ecuador, el Art. 76 establece que en los casos donde se dispongan ya sea derechos u obligaciones de alguna disposición, se debe precautelar la protección al debido proceso. Dicha normativa garantiza los derechos de todas las personas, así, por ejemplo, la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. En la unidad uno se tratará acerca de los antecedentes y finalidad de las multas por exceso de velocidad que se encuentran estipulados en el COIP, así mismo en lo que concierne a conceptos y finalidad de los fotorradars, haciendo énfasis en la ciudad de Ambato; en la unidad dos se disertará sobre concepto, finalidad y doctrina en lo que respecta al Principio de Proporcionalidad, su comparación en varias legislaciones y como se aplica dicho principio en el Ecuador; y finalmente en la unidad tres abordaremos varios temas como la extralimitación en las multas, la trasgresión del Principio de Proporcionalidad, las irregularidades de fotorradars en el cantón Ambato y la inconstitucionalidad de la norma regulatoria de foto multas.

Rojas (2019), en su libro la proporcionalidad de las penas, establece que este principio tiene su razón de ser en los derechos fundamentales cuya dogmática lo considera como límite de límites, con lo cual pretende contribuir a preservar la proporcionalidad de las leyes ligándolo con el principio de Estado de Derecho y, por ende, con el valor justicia. Así, en el art. 1, de la Constitución de la República del Ecuador en su parte pertinente establece y dispone que el Ecuador es un Estado Constitucional de derechos y justicia, lo que significa que para que un derecho sea exigible debe estar consagrado en el texto de la Carta Magna. Además, esta disposición establece de forma algo ambigua que se deberá recurrir ante los Órganos Jurisdiccionales para hacer exigible el cumplimiento de los derechos. Además, en su art. 11 Numeral 4, manifiesta que prohíbe, a las normas de menor jerarquía, restringir el contenido de los derechos y garantías constitucionales, es decir, que el texto de estas leyes debe ajustarse a lo dispuesto en la Constitución. Así mismo el art. 76 Numeral 6, establece la obligación de que desde la ley se determine la respectiva relación proporcional entre las infracciones y las sanciones. Esto con la finalidad de evitar castigos desmedidos (Gamboa, Las multas por exceso de velocidad en el Código Integral Penal y el Principio de Proporcionalidad, 2016).

En la Constitución de la República del Ecuador en su Art. 76, numeral 6 establece que "Las leyes determinaran la debida proporcionalidad entre infracciones y sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza". La utilización de este principio tiene como objetivo importante eludir que se cometa algún tipo de atropello o abuso y del mismo modo la desproporción en la materialización de una pena, la misma debe tomar una consideración, pues tanto el delito cometido como la personalidad del infractor deben ser analizados dentro de una dimensión real.

Los infractores que sean detectados por estos medios tecnológicos serán sancionados de conformidad a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal en sus artículos 386 numeral 3 y 389 numeral 6, en concordancia con lo que establece el Art. 191 y 328 del Reglamento de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre, y Seguridad vial, teniendo el derecho a ejercer su defensa. Los vehículos detectados por las fotos radares son notificados de conformidad con lo que dispone el Art 328 del Reglamento de la Ley de Tránsito, en su inciso tercero, los cuales una vez recibido la notificación podrán impugnar la contravención ante uno de los Señores Jueces de Tránsito del respectivo cantón en el que se haya cometido la infracción (Carrillo, 2016).

En cuanto a esta Ley de Tránsito en el Art. 30.3, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen", cita textual de la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias.

1.2 Problema

Los fotos radares son herramientas tecnológicas que cuentan con un sensor que detecta la velocidad de los automotores que pasan por el lugar donde esta se encuentra instalada, mediante una operación de masa por aceleración dando como resultado la velocidad en Km/h, el cual se detecta mediante un láser que se opera a 100 metros de distancia, también los foto sensores que son instalados mediante 5 bandas magnéticas aseguradas al piso las cuales pasan la información al servidor y este toma las fotos de la infracción (Carrillo, 2016).

El avance de la tecnología ha traído consigo nuevos cambios en la sociedad, algunos para mejorar y otros que causan un malestar a la ciudadanía, este es el caso en la ciudad de Ambato con la implementación de los fotorradares, puesto que hay gente que no conoce donde se encuentran ubicados los radares y sobrepasan el límite de velocidad dando como resultado accidentes de tránsito y multas por exceso de velocidad por incumplir el límite de velocidad.

Esto genera una molestia en la ciudadanía ya que las multas son excesivas y especialmente uno de los principales problemas es que, las infracciones con las sanciones por haber expedido el límite de velocidad es desproporcional y se está vulnerando el principio de proporcionalidad, del mismo modo se desprende de este sistema las notificaciones ya que las personas no cumplen con la actualización de datos el momento de matricular sus vehículos, o ya sea inconvenientes detectadas en los sistemas encargados de realizar la notificación a los infractores, lo cual viola el derecho a la defensa creando un estado de indefensión en las personas y a más de violar su Derecho Constitucional causando un daño económico. En la ciudad de Ambato se encontró ubicado un fotorradar en la av. Bolivariana el mismo que ha sido el que más ha multado. puesto que en dicha ciudad hay ocho aparatos que funcionan desde el año 2015.

Solo el noveno radar, el de la Av. Bolivariana, ha sancionado a 362.000 conductores, lo que representa el 60 % del parque automotor del cantón. Por los ocho radares restantes, Safety ha recaudado \$ 53,1 millones en los cinco años y medio de operación. Pero el noveno acumula fotomultas por \$ 60 millones entre enero de 2020 y julio de 2021. Según la Alcaldía de Ambato, estas multas no deben ser cobradas porque la vía donde está el equipo no pertenece a la jurisdicción cantonal, sino al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Ortiz, 2021).

La ciudadanía indignada por este suceso dio a conocer su descontento por ese equipo que, sin el consentimiento del municipio, la empresa a cargo de Safety Enforcement lo ubicó en dicha avenida, treinta días después de que se colocara el aparato el alcalde de Ambato Javier Altamirano dio a conocer que por ningún motivo debería estar en dicha avenida la foto radar puesto que esa es una vía estatal. Dicha empresa de radares ante la negativa del señor alcalde presento una acción de protección en la ciudad de Quevedo en la que manifiesta que el GAD de Ambato ha transgredido el debido proceso y así mismo sus Derechos Constitucionales en relación al trabajo. El argumento de sostuvo dicha firma es que en el año 2019 el alcalde de Ambato si autorizo que se lleve a cabo la instalación del foto radar

en dicha avenida, aunque al poco tiempo el mismo alcalde dio a conocer que fue una equivocación y por lo tanto hizo que se suspendan las notificaciones por exceder el límite de velocidad en dicho radar (Ortiz, 2021).

La Contraloría General de Estado dio a conocer varias irregularidades en la que respecta a la adjudicación y ejecución del contrato de concesión del servicio de registro y sanción de infracciones de tránsito en Ambato. Dicha anomalía es principalmente problemas que se ha dado en lo que concierne a los quipos de radares y las multas no impuestas al contratista.

La proporcionalidad es un principio constitucional que garantiza la existencia de una relación de dosificación entre la infracción cometida y la pena aplicada. Para el presente caso, se analizará la tesis de que incrementar las sanciones no reduce los índices de criminalidad, y que las multas por exceso de velocidad son desproporcionadas (Gamboa, Las multas por exceso de velocidad en el Código Integral Penal y el Principio de Proporcionalidad, 2016).

Resulta pertinente acotar que en la Constitución del Ecuador dentro de los derechos de protección se establecen varias garantías, entre ellas la proporcionalidad entre infracciones y sanciones, contemplada en el numeral 6 del Art. 76. Si bien el ejercicio del legislador se ha centrado en la estricta observancia de esta disposición especialmente en el ámbito del COIP, muchas veces el afán efusivo por intentar solucionar las problemáticas coyunturales ha hecho que los Asambleístas tiendan a establecer penas muy severas para infracciones que aquejan en mayor medida a la ciudadanía, sin percatarse en ciertas ocasiones que el castigo establecido es desproporcionado.

Por tanto, la presente investigación tiene como propósito, analizar las sanciones en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato y el principio de proporcionalidad. Esto se desarrolla partiendo de la definición y conceptualización de los tipos de contravenciones de tránsito conforme a la norma, para posteriormente, llegar a la construcción de un análisis de la aplicación de las penas, mediante la cual, se parte de antecedentes teóricos y jurídicos, han sido analizados a lo largo de la historia.

1.3 Justificación

El desarrollo de la presente investigación es de gran utilidad puesto que lleva a cabo una fundamentación doctrinaria de los diferentes tipos de penas, en la que establecen la aplicación de estas en dichas infracciones, en lo que concierne al exceso de velocidad. Esto permite conocer la forma en la que se aplica el principio de proporcionalidad desde el punto de vista de los conductores.

Además, el desarrollo del estudio aporta al conocimiento y contribuye a la investigación jurídica pues contiene fundamentos importantes a través de los cuales las

personas víctimas de una mala aplicación de la normativa pueden exigir que se cumplan sus derechos de forma eficiente.

Por último, la utilidad metodológica que aporta la investigación parte de un estudio de enfoque cualitativo y de tipo documental puesto que se realizó una revisión de varias fuentes; el nivel de investigación es el descriptivo ya que permitió determinar qué tan grande es la problemática y en que afecta a la sociedad. Del mismo modo, el diseño de investigación con el que se llevó a cabo la investigación es no experimental; en cuanto al instrumento de la investigación se lo realizó mediante encuestas, de este modo se pudo obtener información necesaria para solucionar el problema planteado.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar si existe o no la vulneración del principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato.

1.4.2 Objetivos específicos

- Analizar las sanciones en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad en el cantón Ambato.
- Determinar en qué grado influye el principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad.
- Establecer de qué manera se vulnera el principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato.

CAPÍTULO II.

MARCO TEÓRICO.

UNIDAD I

2.1 MULTAS POR EXCESO DE VELOCIDAD

2.1.1 Antecedentes y finalidad.

El exceso de velocidad se define como la operación de un vehículo en carretera a velocidades fuera del rango establecido por la ley. Al exceder la velocidad establecida, un individuo puede ser citado legalmente por la autoridad competente, teniendo que pagar las multas establecidas. En la mayoría de legislaciones a nivel mundial se establece un límite máximo de velocidad a la que se puede circular. Casi todos los estados tienen leyes de límite de velocidad que están vigentes, aunque los límites no estén anunciados, también conocidos como límites de velocidad estatutarios (Andino, 2017).

El exceso de velocidad siempre conlleva al establecimiento de una infracción por parte de la autoridad competente. La infracción se puede definir como el incumplimiento de cualquier norma encargada de la regulación de un comportamiento dentro de un contexto establecido con anterioridad. Tomando en consideración este escenario, se pueden hacer referencias al término tomando en consideración a diferentes contextos (deportivos, civiles, penales, administrativos, etc.). Ordinariamente, las normas de menor jerarquía están sujetas al concepto de infracción porque no están sujetas a implicaciones jurídicas significativas. En el peor de los casos, con frecuencia se impone una multa como parte de la corrección de las acciones indebidas. Lamentablemente, con frecuencia se abusa de este mecanismo en muchos lugares específicos, lo que lleva a un tipo de recaudación que tiene poco que ver con la protección de los intereses del público en general.

Uno de los contextos en los que se presentan una gran cantidad de infracciones y contravenciones es en el campo vial. En efecto, la gran mayoría de infracciones presentadas en este campo se relacionan con el uso inadecuado del vehículo, lo que conlleva a la presencia de riesgos tanto para la persona que maneja dicho vehículo como para terceras personas. Como se pudo mencionar en el apartado anterior, las infracciones hacen referencia a faltas menores, situación que hace colegir que en este caso los riesgos que están asociados a un tipo específico de comportamiento suelen tener poca trascendencia (Gamboa, 2016).

Cabe señalar que la importancia de una infracción puede pasarse por alto con frecuencia. De hecho, una violación de una regla constituye una infracción, y una regla solo debe existir cuando un comportamiento impacta negativamente en el bien común. Lamentablemente, hay momentos en que las leyes parecen haber sido mezcladas al azar, razón por la cual existe una clara propensión a violarlas.

2.1.2 Exceso de velocidad (COIP)

El COIP establece que el exceso de velocidad es una infracción de tráfico y que aquellos que lo cometan pueden ser multados. Las multas pueden variar dependiendo de la gravedad de la infracción, la velocidad a la que se condujo, y la ubicación donde se cometió la infracción. Por ejemplo, las multas son más altas si se conduce a exceso de velocidad en una zona escolar o en una zona de construcción.

Las multas por exceso de velocidad también varían según el tipo de vehículo. Las multas para motocicletas son más bajas que las multas para automóviles, mientras que las multas para camiones y autobuses son más altas. Esto se debe a que los vehículos más grandes y pesados pueden causar más daño en caso de un accidente.

Además de las multas, el COIP también establece otras sanciones para los conductores que cometan exceso de velocidad. Por ejemplo, los conductores pueden perder puntos en su licencia de conducir. Si un conductor pierde demasiados puntos, puede suspender su licencia temporal o permanentemente.

Es importante tener en cuenta que el objetivo de las multas por exceso de velocidad no es solo recaudar dinero para el gobierno. En lugar de ello, el objetivo es fomentar una conducción más segura en las carreteras. Al imponer multas y sanciones, se espera que los conductores reduzcan la velocidad y sigan las normas de tráfico para prevenir accidentes y salvar vidas.

Con respecto a los artículos, se puede mencionar al artículo 371, mismo que señala el concepto de las infracciones de tránsito. Por otro lado, el artículo 389 menciona lo siguiente:

Artículo 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, y reducción de seis puntos en su licencia de conducir:

6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes (Código Orgánico Integral Penal, 2023).

2.1.3 Notificación por exceder el límite de velocidad.

La notificación se encarga de cumplir aspectos similares a las de una citación, puesto que esta permite al individuo conocer sobre el proceso legal que se está llevando en su contra con la finalidad de que el mismo pueda intervenir de forma directa en el mismo y expresarse a lo largo del desarrollo. Este proceso se puede considerar como el de mayor importancia para el cumplimiento del debido proceso, permitiendo así la participación del infractor del proceso y ejercer sus derechos conexos, entre los que se pueden mencionar el derecho a la defensa, contradicción e inmediatez.

Como lo señala Lozada (2017), la notificación también se puede conocer como “el acto de dar a conocer a los interesados la resolución recaída en un trámite o en un asunto judicial. Documento en que consta tal comunicación, y donde deben figurar las firmas de las partes o de sus representantes” (p.33). Tomando en cuenta este concepto, se puede mencionar que la notificación es una acción enfocada en brindar la información necesaria sobre un determinado hecho jurídico a un individuo; esto con la finalidad de que este pueda allanarse a la pretensión llevada en su contra.

En lo que respecta a las infracciones de tránsito, el artículo 179 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021) establece lo siguiente:

Art. 179.- Notificación de contravenciones. - En las contravenciones, los servidores encargados del control de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor, el número de placas del vehículo.

Si bien es cierto que el reglamento actual no establece la notificación por medio de un concepto directo, esta define y especifica el procedimiento que se debe seguir para la misma, recalcando la obligatoriedad que tienen los agentes de tránsito para poner en conocimiento al contraventor sobre la infracción cometida. Para esta notificación se deben cumplir una serie de requisitos, entre los que se encuentran los siguientes:

- La emisión de la boleta correspondiente
- Los datos personales del contraventor
- Datos del vehículo con el cual se cometió la infracción de tránsito

Si la boleta de notificación no se puede entregar de forma personal al infractor, esta será enviada al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor a setenta y dos horas, contadas a partir del cumplimiento de la infracción. Si hay una infracción de estacionamiento y no se puede identificar al conductor, la policía de tránsito debe colocar una calcomanía en una parte prominente del vehículo para informar al propietario que el conductor será multado. Esta notificación se hará mediante la emisión de un boleto, el cual constituye un medio de comunicación escrita y con ello confirma que no se ha violado el debido proceso.

2.1.4 Fotorradar concepto y finalidad.

La fotorradar disponen de un sensor que determina automáticamente el carril por donde circula el vehículo infractor. Proporciona imágenes de calidad superior en el que se registra la fecha y hora, número de imagen, tipo de vehículo, límite de velocidad y ubicación donde se cometió la infracción. Esta información certifica la veracidad de la contravención. (Gobierno del Ecuador, 2019)

La finalidad de la fotorradares, tomando en consideración la percepción de diferentes autores, ayudan al control del tráfico vehicular y a la reducción de los accidentes de tránsito causados por el exceso de velocidad. Es debido al efecto Doppler que el radar fotográfico puede detectar automóviles, camiones y motocicletas. La antena del dinamómetro irradia una señal continua de una longitud de onda determinada. Cuando choca con un objeto sólido, la frecuencia cambia y advierte de una situación anormal. Esta onda está preparada para que en función del cambio de frecuencia que se produzca, se calcule la velocidad de circulación del vehículo, y si esta velocidad es superior a la programada en este radar, la cámara se activará en milésimas de segundo (Sánchez, 2021).

2.1.4.1 Fotorradares en el cantón Ambato.

La instalación de los radares comenzó en el año 2014, tomando en consideración a los sectores que presentaban una mayor tasa de accidentes viales. Posterior a esto, los radares entraron en un periodo de prueba de 7 meses durante el año 2015. Los resultados arrojados por este periodo de prueba fueron muy alarmantes, generando cerca de 10000 alertas por exceso de velocidad.

El número mencionado contrasta con el número de multas impuestas hasta este momento porque de enero a julio no hubo más de 7.000 sanciones. Este sistema es un componente de la asunción de la autoridad de tránsito por parte del municipio, que se inició en 2012 y también incluye la colocación de agentes de movilidad civil en las vías y la regulación del proceso de registro de vehículos.

Con base en ello, es importante mencionar que el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato (GADMA) trabaja en el control vial mientras que la sanción a estas infracciones se encuentra establecida por mandato legal dentro del artículo 386 del COIP, como se indicó en apartados anteriores.

2.1.5 Valor recaudado en las multas de los radares desde su implementación hasta la actualidad

El GADMA y la Compañía Safety Enforcement Seguridad Vial S.A SAFENFORVIA suscribe un contrato en el 16 de abril del 2014, el cual celebra dicho CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REGISTRO Y SANCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO A TRAVEZ DE LA IMPLEMENTACION DE UN SISTEMA INTEGRAL CON DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS Y SERVICIOS CONEXOS.

A continuación, se presenta una tabla con información que he solicitado a la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial la cual brinda un resumen de vital importancia acerca de los valores que han sido recaudados tanto en el GADMA como en la compañía Safety. En cuanto a los valores de cobro que se encuentran pendientes en las multas de foto radares no se tiene conocimiento ya que la Dirección de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial solo cuenta con la información de los reportes de las infracciones

de Tránsito pagadas correspondientes al GADMA en base a la ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Del mismo modo la DTTTSV tampoco cuenta con el monto anual recaudado por cada uno de los fotorradars desde el año que fueron implementados, mencionan que no se evidencia el número de foto radar, ni la dirección de ubicación de foto radar para referida diferenciación.

N	AÑO	\$ BASE DE CÁLCULO FOTSENSORES	VALORES CANCELADOS AL GADMA	VALORES CANCELADOS A SAFETY
1	2015	8.864.993,54	3.652.377,34	5.212.616,20
2	2016	9.440.663,87	3.889.553,21	5.551.110,36
3	2017	12.525.253,23	5.160.404,33	7.364.848,90
4	2018	5.128.423,04	2.585.644,15	2.542.778,89
5	2019	8.965.577,57	4.762.551,96	4.203.025,61
6	2020	3.607.180,03	1.973.426,41	1.633.753,62
7	2021	9.757.576,25	5.763.530,59	3.994.045,66
8	2022	7.739.102,72	4.650.698,14	3.088.404,58
9	(JUNIO) 2023	2.925.666,83	1.762.874,00	1.162.792,84
TOTAL		68.854.437,08	34.201.060,43	34.753.376,66

Fuente: Área Administrativa Financiera de la DTTTSV

Es importante acotar que el noveno foto radar ha sido el que más dinero a recaudado, ya que hubo un tiempo en el que la misma se encontraba en pésimas condiciones y multaba a cada vehículo que pase por la avenida creando un fuerte problema tanto con los turistas como también la ciudadanía ambateña, dicho radar se encontraba ubicado en la Avenida Bolivariana entre Luis Aníbal Granja y el redondel de terremoto (sentido Norte- Sur), las infracciones pagadas por el noveno foto radar son:

FOTOSENSOR	NÚMERO DE INFRACCIONES CAPTADAS DEL 01-01-2020 al 28-02-2022	NÚMERO DE INFRACCIONES PAGADAS EN BANCOS	VALOR TOTAL RECAUDADO USD
NOVENO FOTOSENSOR SECTOR TERREMOTO	1.480	15.817	2.699.783,57

Fuente: Área Administrativa Financiera de la DTTTSV

UNIDAD II.

2.2 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

2.2.1 Concepto y Finalidad.

De acuerdo con la legislación ecuatoriana, el principio de proporcionalidad es considerado como la garantía constitucional prevista en el numeral 6 del artículo 76 de la Constitución, según la cual la gravedad de la infracción determinará la gravedad de la pena, estableciéndose una proporción directa entre la pena y la pena. bien jurídico afectado. De igual manera, Gamboa (2016) señala el siguiente concepto relacionado con el principio de proporcionalidad:

El principio de proporcionalidad es una técnica y un principio constitucional, que busca limitar las potestades públicas y garantizar la protección de los derechos fundamentales. Este principio debe ser utilizado por todos los poderes públicos y tiene como finalidad buscar un equilibrio en caso de conflicto entre principios, donde se debe ponderar y buscar la prevalencia o satisfacción de un principio frente a otro (p.42).

Este concepto permite ampliar la visión del principio, pudiendo apreciarse la complejidad del mismo. Esta situación se debe principalmente a que el principio de proporcionalidad no solo se emplea para establecer una relación directamente proporcional entre las infracciones cometidas y los derechos vulnerados, sino que también coadyuva a la realización de una ponderación para evitar vulneraciones a futuro en los derechos de la población.

No obstante, tomando un enfoque de carácter legal y tomando en consideración a la literalidad de la norma, es importante mencionar que el principio de proporcionalidad, de acuerdo a como se encuentra enmarcado dentro de la Constitución ecuatoriana, es aquel en el que el legislador debe procurar que las infracciones se encuentren adecuadas a las sanciones respectivas que acarrearán las mismas, ya sean estas de carácter civil, administrativo o penal.

2.2.2 Doctrina acerca del Principio de Proporcionalidad.

El principio de proporcionalidad ha sido entendido por los autores como el principio de doble aplicación. Como parte del análisis, puede ser previamente aprobada por un juez para que la pena se ajuste a los bienes jurídicos afectados observando las circunstancias cambiantes de la conducta. Impartir penas adecuadas dentro de los niveles mínimos y máximos para cada tipo de delito. Por un lado, sería incoherente aplicar 30 años de prisión a quienes maten mascotas o animales de compañía, ya que las penas legales deben ser respetadas por los legisladores para que sean consecuentes con los bienes jurídicos que desean proteger, porque tiene un menor impacto. en la sociedad que otros tipos de delitos.

Espinoza (2021) menciona que el principio de proporcionalidad, es de gran importancia dentro de nuestra constitución puesto que ayuda a solventar el choque entre los derechos fundamentales. De forma general, los principios crean realidades normativas en la medida en que no existen otros principios cuyo peso relativo deba ser considerado. Desde este enfoque, la doctrina trata correctamente la ponderación que tienen cada uno de estos principios dentro de la normativa y, en esencia, estos han sido vistos como un marco dentro del cual evoluciona la proporcionalidad.

Al respecto del tema de la ponderación, Díaz (2018) menciona lo siguiente:

La ponderación supone la verificación de los siguientes puntos: a) subprincipio de idoneidad o de adecuación, que significa que la elección del principio con mayor peso debe hacerse de forma adecuada, b) subprincipio de necesidad, que implica que la elección del principio se ha hecho de un modo que resulta la mejor alternativa posible, entre varias y c) principio de proporcionalidad en sentido estricto que supone que, las ventajas de la realización de un principio superan las desventajas del sacrificio del otro (p.71).

Al respecto, es crucial señalar que el principio de proporcionalidad, que fue concebido como un control de las acciones de la administración contra el administrado, tiene sus raíces en el derecho alemán, más específicamente en el Derecho Administrativo. El principio de proporcionalidad del estado de Derecho Constitucional debe ser visto como una forma de dirimir las disputas normativas cuando se discute su aplicación. Debido a la fuerte influencia de la doctrina de Robert Alexy, los conflictos entre normas son posibles; en este caso, es responsabilidad del intérprete constitucional determinar el mejor curso de acción a seguir. Desde entonces, se ha determinado que la mejor manera de resolver los conflictos entre leyes de esta naturaleza es utilizar la regla del peso y el principio de proporcionalidad. (Poli, 2013)

Se debe mencionar también que el principio de proporcionalidad se caracteriza directamente por su eficacia, flexibilidad y pragmatismo para la mediación y normalización de los conflictos entre el individuo y el poder político (Ferrerres, 2020). De igual manera, se puede definir como un instrumento que permite moderar la tensión presente entre los ciudadanos y el poder público (Mogrovejo, Erazo, Pozo, & Narváez, 2020).

Del mismo modo, Borowski (2019) menciona lo siguiente:

El principio de proporcionalidad, ha sido entendido como una herramienta para dilucidar el contenido esencial de los derechos fundamentales frente a una norma que los reglamenta o restrinja, y constituye, a su vez, un criterio para la fundamentación de las decisiones judiciales que versan sobre los mismos. De este modo, opera como un verdadero test mediante el cual se realiza un control sobre los actos normativos a fin de dilucidar si son o no conformes a la constitución, y como una herramienta para brindar razones de lo decidido (p.83).

Cuando una ley que restringe esos derechos se ve amenazada y una colisión resulta en una violación, el principio de proporcionalidad debe ser visto como una herramienta necesaria para defender esos derechos.

2.2.3 Constitución de la República del Ecuador.

Desde la promulgación de la Constitución de la República en 2008, Ecuador se convierte en un Estado Constitucional de Derecho, y así queda definido desde el propio artículo 1: “El Ecuador es un Estado Constitucional de Derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico. Se organiza en forma de república y se gobierna de manera descentralizada” (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008). Esto permite afirmar que al ser el Ecuador un Estado Constitucional de Derecho, este conlleva a la existencia del principio de supremacía constitucional. Esto también permite afirmar que el contenido constitucional prevalece por encima de cualquier norma aplicable dentro del Estado ecuatoriano.

El Estado Constitucional de derecho se caracteriza por tener normas supremas que rigen su actuación. En este caso, ya no es una simple programación o un texto ilustrado y no tiene una obligación directa con las autoridades nacionales. Por el contrario, la naturaleza de las normas básicas permite su aplicación directa sin necesidad de promulgar leyes previamente (Campoverde & Guerra, 2021).

Es importante mencionar que la Constitución de 2008 no se encuentra ninguna disposición normativa que exprese de forma explícita al principio de proporcionalidad o sus subprincipios; no obstante, dentro de la Constitución se aborda directamente a la jerarquía de las normas dentro del territorio ecuatoriano mismo que contiene un cuerpo normativo especializado en los procedimientos de justicia constitucional. Es así como el artículo 425 de la Constitución establece lo siguiente:

Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Como complemento a este apartado se puede mencionar que el principio de proporcionalidad también se puede encontrar dentro de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Esta ley, dentro de su artículo 3, menciona lo siguiente:

Métodos y reglas de interpretación constitucional. - Las normas constitucionales se interpretarán en el sentido que más se ajuste a la Constitución en su integralidad, en caso de duda, se interpretará en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos reconocidos en la Constitución y que mejor respete la voluntad del constituyente (Asamblea Nacional de Ecuador, 2009, art. 3).

El principio de proporcionalidad asegura que en el Derecho Constitucional el contenido de las normas referidas a los derechos fundamentales prevalece sobre la necesaria regulación legislativa. La Constitución ecuatoriana, que reconoce la necesidad de la supremacía constitucional, deja clara esta situación.

2.2.4 Presupuestos del principio de proporcionalidad.

Estos presupuestos son los criterios en mérito en los que el Legislador aplicará este principio. Dentro de estos presupuestos se pueden mencionar a los siguientes:

- **Idoneidad**

La idoneidad se puede definir como la relación de causalidad, del medio y del fin por medio de la intervención legislativa y el fin propuesto por el legislador (Campoverde & Guerra, 2021). Las medidas empleadas pueden interpretarse como penas impuestas por el consejo en virtud de la ley, cuyo objeto es proteger la propiedad legítima. En este sentido, un presupuesto adecuado puede entenderse como una base o fundamento sustentado en el principio de proporcionalidad que concierne a la promulgación de las leyes. ley. entre bienes jurídicos relevantes y sanciones;

De igual forma, la idoneidad puede ser pensada como una determinación con los dos requisitos de que, por un lado, la restricción debe terminar y, por otro lado, es suficiente para llegar a una situación que cumpla con sus objetivos porque es un resultado natural. Gracias a tal interpretación, es una alternativa a la privación de libertad, incluye el servicio a la sociedad, limita el ejercicio de los derechos como partícipes y cumple con el propósito de indemnizar a la sociedad por el daño causado (el servicio comunitario, la restricción del ejercicio de derechos como los de participación, porte de armas, etc.).

El concepto anterior explica un poco más lo que implica el presupuesto de idoneidad. La primera parte explica que en este caso se necesitan medidas restrictivas que pueden interpretarse como sanciones. Esta medida debe adecuarse en su severidad a su finalidad, en este contexto también puede incluir a los administradores judiciales, ya que es labor exclusiva de los jueces.

Finalmente, se puede argumentar que el presupuesto de idoneidad representa una medida proporcional entre el daño causado y la pena aplicable, pero que también busca un fin que va más allá de la reforma de la justicia penal y la prevención del delito, ya que permite argumentar que el principal objetivo de las penas debe ser la reparación completa tanto para la víctima (como individuo) como para la sociedad. Para que las sanciones tengan un

propósito de retribución a la sociedad y no una simple represalia social, el principio de proporcionalidad y sus supuestos de aplicabilidad deben ser observados tanto por el legislador cuando crea la ley como por el juez cuando la aplica. y decide sobre una sanción para el infractor.

- **Necesidad**

El presupuesto de necesidad puede ser relacionado directamente con el principio de mínima intervención penal. Al respecto de este presupuesto, Gamboa (2016) menciona lo siguiente:

El presupuesto de necesidad implica que no debe existir otro medio alternativo mejor, que pueda alcanzar el mismo objetivo. En caso de existir otro método menos lesivo al utilizado, todo se vuelve ilegítimo debido a que, interviene en un derecho fundamental de una manera innecesaria, ya que existe una medida menos perjudicial que genera los mismos resultados (p.45).

En este contexto, es importante entender que esta norma de aplicación del principio de proporcionalidad pretende implementar sanciones proporcionales al daño causado, permitiendo la adopción de sanciones pecuniarias o de servicio comunitario por infracciones menores que compensen el daño causado por la violación y evitar la tradicional imposición de penas privativas de libertad por cualquier tipo de infracción, lo que sería una evolución del Derecho Penal.

Las infracciones se buscan para ser sancionadas por el presupuesto de necesidad utilizando penas distintas a las previstas por la ley penal. Entonces, por ejemplo, arrojar basura a las alcantarillas podría resultar en una regla de nivel inferior con sanciones leves que excluyen la jurisdicción penal. La necesidad es una norma que se adapte a otros presupuestos como la última ratio, ya través de ella los assembleístas deben trabajar para que las sanciones penales sean de última institución. En conclusión, el principio de necesidad sólo se utiliza en la creación de normas, ya que el juez no puede adoptar sanciones sustitutivas que no estén previstas en la ley, mientras que el legislador puede recurrir a la elaboración de sanciones sustitutivas que serán aplicadas por los administradores de la ley.

Para concluir este apartado, que en su conjunto se refiere al principio de proporcionalidad, es necesario señalar que es el mecanismo por el cual se controla el uso del ius puniendi. Tiene dos aplicaciones, como se mencionó en las líneas anteriores; si bien puede ser adoptada por un juez, en la práctica es el legislador quien debe cumplirla estrictamente ya que la misma Constitución ecuatoriana en su artículo 6 (numeral 6) establece que es el legislador quien debe cumplirla. Según el artículo 76, la proporcionalidad está determinada por la ley, y quien la promulga se conoce como "legislador". Los administradores de justicia sólo están autorizados a hacer cumplir los preceptos de la ley.

Por último, pero no menos importante, debe quedar claro que el principio de proporcionalidad no solo asegura que la severidad de las penas sea la adecuada a las infracciones, sino que las sanciones estén destinadas a cumplir un propósito distinto de la

satisfacción personal y la represalia social, ya que integral reparación es el nombre que se le da al fin que actualmente se persigue con las sanciones.

2.2.5 Aplicación del Principio de Proporcionalidad.

Como se indicó anteriormente, el ordenamiento jurídico ecuatoriano no establece de forma directa al principio de proporcionalidad, no obstante, se lo puede encontrar de forma literal dentro de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (2009), cuyo artículo 3, numeral 2, menciona lo siguiente:

Art. 3.- Métodos y reglas de interpretación constitucional. - Las normas constitucionales se interpretarán en el sentido que más se ajuste a la Constitución en su integralidad, en caso de duda, se interpretará en el sentido que más favorezca a la plena vigencia de los derechos reconocidos en la Constitución y que mejor respete la voluntad del constituyente.

Se tendrán en cuenta los siguientes métodos y reglas de interpretación jurídica constitucional y ordinaria para resolver las causas que se sometan a su conocimiento, sin perjuicio de que en un caso se utilicen uno o varios de ellos:

2. Principio de proporcionalidad. - Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional (Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, 2009).

Con respecto al principio de proporcionalidad en el campo penal, este se encuentra establecido dentro del artículo 76 de la Constitución, mismo que menciona lo siguiente:

Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Luego de revisar a los cuerpos legales mencionados previamente y tomando en consideración al análisis realizado por Rosales (2020), se puede observar que este principio se compone dentro de la normativa ecuatoriana de dos formas:

- Como axioma, estableciendo la proporcionalidad cuando existan contradicciones entre normas, viendo que la medida que se proteja sea válida idónea y necesaria.

- Como mecanismo interpretativo, estableciendo la correspondiente proporcionalidad de las sanciones e infracciones sean administrativas, penales, etc.

Desde 2008, más específicamente desde la Constitución de ese año, los asambleístas han insertado un artículo constitucional para crear el cambio de un control mixto a un control concentrado de constitucionalidad. El sistema de control mixto fue fuertemente criticado por las contradicciones e inconsistencias existentes. La modificación tenía como objetivo eliminar que los jueces estuvieran bajo el control difuso. El artículo 428 de la Constitución menciona lo siguiente:

Art. 428.- Cuando una jueza o juez, de oficio o a petición de parte, considere que una norma jurídica es contraria a la Constitución o a los instrumentos internacionales de derechos humanos que establezcan derechos más favorables que los reconocidos en la Constitución, suspenderá la tramitación de la causa y remitirá en consulta el expediente a la Corte Constitucional, que, en un plazo no mayor a cuarenta y cinco días, resolverá sobre la constitucionalidad de la norma.

Si transcurrido el plazo previsto la Corte no se pronuncia, el perjudicado podrá interponer la acción correspondiente (Asamblea Nacional del Ecuador, 2008).

Si bien es cierto se trató de controlar la aplicación del principio de proporcionalidad de forma correcta, diferentes tratadistas mencionan que el modelo aplicado no fue el más óptimo, puesto que trajo consigo mayores problemas sin dar resolución a los anteriores. Por un lado, la suspensión del proceso puede comprometer el derecho a la tutela judicial efectiva; esperar el fallo de la Corte puede convertirse en una barrera importante para la capacidad de las autoridades judiciales de abordar los asuntos que se les presentan. Si bien es cierto que la Corte Constitucional es la autoridad final en materia constitucional, también es cierto que la supremacía de la Carta Política requiere que todo el sistema judicial, y no solo la Corte, la respete. Este nuevo diseño elimina por completo el control difuso de constitucionalidad, que es una necesidad en los complejos sistemas jurídicos modernos (Cárdenas, 2014).

UNIDAD III.

2.3 Multa por exceder el límite de velocidad.

Resulta importante mencionar sobre las infracciones de tránsito puesto que como menciona el COIP son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial. (Código Orgánico Integral Penal, 2023) Se clasifica en delitos y contravenciones, el delito es la conducta típica, antijurídica y culpable; y la contravención una infracción a la norma de menor gravedad que el delito.

Las contravenciones se dividen en:

Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

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. (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Art. 388.- Contravenciones de tránsito de tercera clase. - Serán sancionados con multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general. (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Art. 389.- Contravenciones de tránsito de cuarta clase. - Serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general. 6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes. (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Art. 390.- Contravenciones de tránsito de quinta clase. - Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general 6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes. (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase. - Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general: (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Art. 392.- Contravenciones de tránsito de séptima clase. - Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general: (Código Orgánico Integral Penal, 2023)

Dentro de los excesos de velocidad permitidos en nuestro país la cual responde a dos tipos de multas: como son la contravención grave que se encuentra tipificado en el art 389 numeral 6 del COIP y la contravención muy grave que establece el art 386 numeral 3 de la norma mencionada anteriormente, La primera corresponde a exceder el límite de velocidad dentro del rango moderado la cual su sanción es a una multa del 30% del salario básico unificado del trabajador en general. Y exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado, como menciona el art 386 num 3 la multa del 100% del salario básico unificado con el que cuenta toda persona para su subsistencia personal y familiar, dejando de lado el derecho de una estabilidad económica a la persona infractora razón por la que tiene que pagar tan exagerada cantidad de dinero debido a que la ley no le interesa el porvenir de la persona sino el cumplimiento de la misma, sin contar que para cumplir su objetivo violenta derechos y garantías constitucionales.

Hay que acotar que la multa es una sanción de tipo pecuniario que en todos los casos afecta la situación económica de la persona a quien se le impone y que no tiene nada que ver

con la reparación integral del daño cometido, sino que constituye un castigo extra oficial al infractor de tránsito con el único objetivo el cuál es el de endurecer el orden punitivo de las sanciones estipuladas dentro de la ley vigente para que con el temor de las multas otras personas no repitan el hecho ilícito sancionado. En cierto modo la multa también puede ser entendida como un castigo, adicionado a los perjuicios producidos.

De acuerdo con las leyes vigentes, la multa por exceder el límite de velocidad dentro del rango moderado se establece en el 30% del salario básico unificado (alrededor de ISD 135), esto de acuerdo al artículo 389 numeral 6 del COIP (2023). Si la velocidad sobrepasa el rango moderado, la multa será equivalente a un salario básico unificado (USD 450), la reducción de 10 puntos en la licencia de conducir y prisión de 3 días, esto de acuerdo al artículo 386, numeral 3 de la ley citada anteriormente. En la siguiente tabla se pueden apreciar de mejor manera los rangos de límite de velocidad manejados dentro del cantón Ambato.

Límites de velocidad en el cantón Ambato

TIPO DE AUTOMOTOR	TIPO DE VIA	LÍMITE MÁXIMO	RANGO MODERADO		FUERA DE RANGO MODERADO
			Desde	Hasta	Superior A
Vehículos livianos, motocicletas y similares	Urbana	50 km/h	50 km/h	60 km/h	60 km/h
	Perimetral	90 km/h	90 km/h	120 km/h	120 km/h
	Rectas en carretera	100 km/h	100 km/h	135 km/h	135 km/h
	Curvas en carretera	60 km/h	60 km/h	75 km/h	75 km/h
Transporte de pasajeros	Urbana	40 km/h	40 km/h	50 km/h	50 km/h
	Perimetral	70 km/h	70 km/h	100 km/h	100 km/h
	Rectas en carretera	90 km/h	90 km/h	115 km/h	115 km/h
	Curvas en carretera	50 km/h	50 km/h	65 km/h	65 km/h
Transporte de carga pesada	Urbana	40 km/h	40 km/h	50 km/h	50 km/h
	Perimetral	70 km/h	70 km/h	95 km/h	95 km/h
	Rectas en carretera	70 km/h	70 km/h	100 km/h	100 km/h
	Curvas en carretera	40 km/h	40 km/h	60 km/h	60 km/h
			Multa del 60% del SBU, reducción de 6 puntos en la licencia de conducir. COIP artículo 389 numeral 6		Multa de 1 SBU, Reducción de 30 puntos en la licencia de conducir y prisión de 3 días. COIP artículo 386 numeral 3

Nota. Tabla tomada de (Sánchez, 2021).

2.3.1 Transgresión del Principio de Proporcionalidad.

Como se pudo apreciar en el apartado anterior, si se cumplen con todos los presupuestos de aplicación del principio de proporcionalidad, se obtendrá un resultado cierto de la proporcionalidad sobre la norma aplicada en abstracto, pero no necesariamente afectará a

todos los casos concretos sobre los que eventualmente podría caer. Se pueden mencionar al menos dos límites en los cuales el principio de proporcionalidad tiene límites. Estos casos se detallan a continuación:

- **Los derechos adquiridos que no se podrán desconocer**

El principio de proporcionalidad fue creado para frenar los abusos de poder que comprometían los derechos ciudadanos. Sin embargo, este objetivo no siempre se ha logrado. Según Covarrubias (2012), la paradójica forma en que actualmente se configura el test somete en gran medida los derechos a un cálculo donde prevalece con frecuencia la supuesta primacía de objetivos estatales que legítimamente se pretenden alcanzar a costa de sacrificar derechos fundamentales. Esto permite reafirmar que la aplicación de la proporcionalidad debe hacerse pro homine, a favor de los derechos de las personas, y que la sentencia que aplica la proporcionalidad debe buscar corregir las violaciones de derechos que su aplicación provoque.

Con frecuencia, las acciones de la autoridad pública tienen un impacto en varios derechos adquiridos de ciudadanos. Las numerosas expropiaciones que las autoridades llevan a cabo para establecer carreteras en la mitad de una ciudad y el cobro indebido de multas por fotorradars son un ejemplo bastante típico que está sujeto en muchos países al control de la proporcionalidad. Los derechos adquiridos de los ciudadanos sobre su propiedad pueden no ser ignorados bajo la apariencia de proporcionalidad, a pesar de que estas medidas duras son típicamente razonables (el alto grado de satisfacción compensa muchas sanciones) (Riofrío, 2016).

- **Los casos futuros**

Una parte de la doctrina ha criticado a los diferentes criterios de ponderación y proporcionalidad, esto principalmente por siempre requerir de un análisis *ad hoc* que atienda a las circunstancias específicas de cada caso y a los intereses envueltos para cada ocasión. A la luz de esto, sería desafiante, si no imposible, desarrollar estándares generales que pudieran usarse en una variedad de circunstancias. En consecuencia, no sería posible desarrollar líneas jurisprudenciales y, en consecuencia, habría que sacrificar la certeza de la ley, la coherencia del sistema y la igualdad ante la ley (Riofrío, 2016).

2.3.2 Irregularidades de fotorradars en Ambato.

De acuerdo con información brindada por la Contraloría General del Estado, se establecieron diferentes irregularidades en la adjudicación y la ejecución del contrato para la concesión de los fotorradars de la ciudad de Ambato. La Contraloría descubrió irregularidades en la selección del proveedor, infracciones rechazadas sin decisión judicial, mal funcionamiento de equipos y multas no impuestas durante las acciones de control practicadas al contrato de registro y sanción de infracciones de tránsito, suscrito por la Municipalidad de Ambato y el contratista.

Desde el año 2016, la Contraloría aprobó tres informes de auditoría referentes a la adjudicación y ejecución del contrato para el registro y sanción de infracciones de tránsito,

suscrito por el municipio de Ambato, en 2014. Del mismo modo, se realizó un examen al cumplimiento de las diferentes recomendaciones para dicho contrato en aspectos referentes a la operación, imposición y recaudación de fotosensor ubicado en la avenida Bolivariana, entre Luis Aníbal Granja y el redondel de Terremoto (Contraloría General del Estado, 2020).

En el informe difundido por la Contraloría, se señala que en la licitación, el único postor que presentó su oferta no cumplió con los requisitos mínimos, como la Declaración del Impuesto a la Renta del año 2012, certificados de experiencia del personal ofertado, capacidad, y experiencia técnica, operativa y de gestión (la concesionaria se constituyó el 31 de octubre de 2013, un mes antes de presentar la oferta), y pruebas de funcionamiento de las cámaras que entrarían también en funcionamiento con los radares.

2.3.3 Inconstitucionalidad de norma regulatoria de foto multas mediante la Corte Constitucional de Ecuador

Por medio de la sentencia No. 71-14-CN/19, de 4 de junio de 2019, la sesión en pleno de la Corte Constitucional declaró la inconstitucionalidad del artículo 238 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mismo que menciona lo siguiente:

Art. 238.- En caso de que la contravención de tránsito haya sido detectada por medios electrónicos y/o tecnológicos, y no haya sido posible determinar la identidad del conductor, se aplicará al propietario del vehículo, exclusivamente, la sanción pecuniaria correspondiente a la infracción cometida.

El propietario de un vehículo está obligado, al momento de su matriculación y revisión anual o semestral, a proporcionar una dirección de correo electrónico a fin de ser notificado con las citaciones que se detecten por medios electrónicos y/o tecnológicos. La misma obligación tendrán las personas que renueven sus licencias de conducir. Para tales efectos, se suscribirá una declaración en la que el propietario del vehículo consigne una dirección de correo electrónico que se comprometa a revisar periódicamente, y acepte que las citaciones enviadas a esa dirección electrónica se entenderán como válidamente notificadas.

Las contravenciones detectadas por medios electrónicos y/o tecnológicos podrán ser notificadas por cualquier medio, incluidos de ser posible los medios electrónicos y/o tecnológicos y podrán ser impugnadas en el término de tres días, contados a partir de la notificación realizada por la Institución.

Para efectos de la notificación de contravenciones, se tomará en cuenta el domicilio civil, correos electrónicos, y demás información que se encuentre registrada en la base de datos de las instituciones que realizan el control de tránsito a nivel nacional o local.

Es obligación de los conductores y propietarios de vehículos actualizar de manera periódica los datos personales que hubieren consignado en las referidas instituciones de control de tránsito (Decreto Ejecutivo 1196, 2012).

La Corte ha establecido que, para garantizar el ejercicio del derecho a la defensa de cualquier persona involucrada en una infracción de tránsito detectada por este tipo de tecnología, la autoridad de tránsito competente debe enviar la citación al propietario del vehículo a través de los medios más eficientes y cauces adecuados, prohibiendo la imposición de la sanción pecuniaria sin antes enviar la citación al ciudadano y darle la oportunidad de responder. La resolución también establece que el plazo de tres días para impugnar la convocatoria comenzará a correr a partir de la emisión efectiva de la misma, lo que en ningún caso se comprobará con la mera publicación de la misma en Internet (Quevedo y Ponce, 2019).

CAPÍTULO III.

METODOLOGÍA.

3.1. Tipo de Investigación.

El presente proyecto de investigación se sujeta en el enfoque cualitativo, dado que tiene como finalidad proveer una metodología de investigación que confiera discernir el vínculo entre el investigador, el fenómeno que se está tratando y los autores investigados, esto con el propósito de llevar a cabo el buen funcionamiento y ejecución de la investigación.

Por otra parte, el tipo de investigación para el proyecto de investigación es documental debido a que se realizó una revisión de varias fuentes y se considerará oportuno revisar fuentes primarias como secundarias.

3.2. Diseño de Investigación

El diseño del estudio es descriptivo puesto que permite determinar qué tan grande es la problemática y en que afecta a la sociedad, es por eso que se llevó a cabo por medio de varias preguntas, obteniendo la información pertinente para la buena ejecución del proyecto de investigación.

Además, el diseño a implementarse en la ejecución es no experimental puesto que el objetivo es realizar un análisis o estudio al fenómeno sin modificar o cambiar ninguna variable que será objeto de estudio.

3.3. Técnicas de recolección de Datos

Mediante la técnica de encuesta se obtuvo la información necesaria para solucionar el problema planteado, el instrumento aplicado fue la encuesta la cual contenía de 6 preguntas cerradas que fueron aplicadas a un total de 20 personas que hayan sido afectadas por las multas de fotoradares en el cantón Ambato. La misma permitió obtener la información de los sujetos en estudio proporcionados por ellos, que sin duda aportaron al desarrollo del proyecto de investigación.

3.4. Población de estudio y tamaño de muestra,

El investigador, abordando el nivel de la investigación, ha establecido que la población sometida a análisis está conformada por 20 personas que hayan sido afectadas recientemente por las multas de foto radares en el cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Por las razones antes mencionadas, al conocer que la población a investigarse no es extensa, resulta innecesario aplicar fórmulas para la obtención de una muestra; motivo por la que se efectuará.

3.5. Hipótesis

Las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato son desproporcionales y vulneran el principio de proporcionalidad.

3.6. Métodos de análisis, y procesamiento de datos.

La investigación aplicó el método deductivo que permite analizar la información a partir de premisas particulares para llegar a una conclusión dentro del trabajo investigativo. En la presente investigación se desarrollaron diferentes gráficos, cuadros referenciales y estadísticos, para que así la información que se obtiene a través de las encuestas a realizar, se procesará y establecerán tablas de la interpretación por cada uno.

CAPÍTULO IV.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 RESULTADOS

En base del procesamiento de información y datos, se exhiben los resultados obtenidos de la aplicación de las encuestas al objeto de estudio.

Encuesta dirigida a: Los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Pregunta 1.- ¿Conoce usted cuales son los límites de velocidad permitidos por la ley?

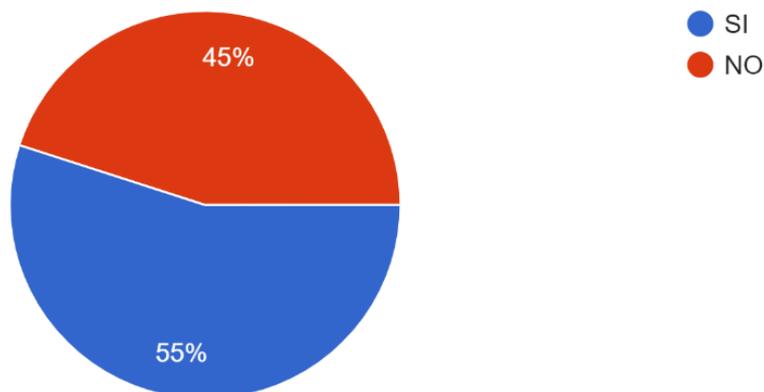
Tabla 1 Límites de velocidad permitidos por la ley

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	11	55%
NO	9	45%
TOTAL	20	100%

Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 1 Límites de velocidad permitidos por la ley.



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 55% de los encuestados manifiestan que sí conocen cuáles son los límites de velocidad permitidos por la ley, y el 45% señalan desconocer los límites de velocidad permitidos por la ley.

Pregunta 2.- ¿Tiene conocimiento sobre la implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato?

Tabla 2 Implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	13	65%
NO	7	35%
TOTAL	20	100%

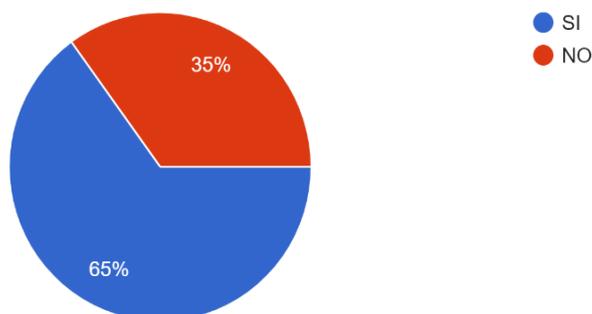
Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 2 Implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato.

2.- ¿Tiene conocimiento sobre la implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato?

20 respuestas



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 65% de los encuestados manifiestan que, si tienen conocimiento sobre la implementación de foto radares para detectar la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato, y el 45% señalan que no tienen conocimiento sobre la implementación de foto radares en las diferentes calles del cantón Ambato.

Pregunta 3.- ¿Conoce cuáles son las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares?

Tabla 3 Sanciones pecuniarias aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	6	30%
NO	14	70%
TOTAL	20	100%

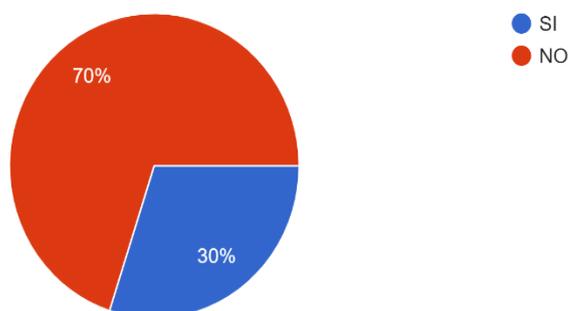
Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 3 Sanciones pecuniarias aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares.

3.- ¿Conoce cuáles son las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares?

20 respuestas



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 70% de los encuestados manifiestan que, desconocen las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares, y el 30% señalan que si conocen sobre las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares.

Pregunta 4.- ¿Considera usted que se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar?

Tabla 4 Baja de costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	17	85%
NO	3	15%
TOTAL	20	100%

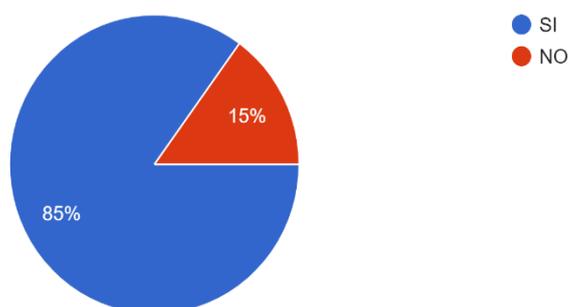
Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 4 Baja de costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar.

4.- ¿Considera usted que se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar?

20 respuestas



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 85% de los encuestados manifiestan que, si se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar, y el 15% señalan que no se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar.

Pregunta 5.- ¿La falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa?

Tabla 5 Notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	14	70%
NO	6	30%
TOTAL	20	100%

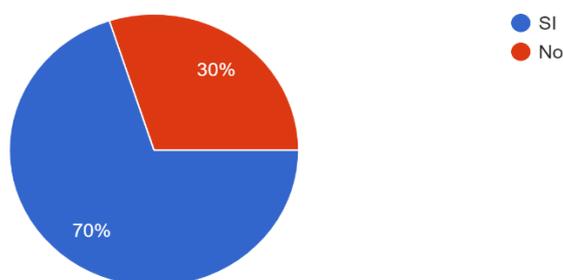
Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 5 Notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar.

5.- ¿La falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa?

20 respuestas



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 70% de los encuestados manifiestan que, si vulnera el derecho a la defensa la falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar, y el 30% señalan que no vulnera el derecho a la defensa la falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar.

Pregunta 6.- ¿Considera usted que las multas por exceso de velocidad mediante foto radares son proporcionales?

Tabla 6 Proporcionalidad de las multas por exceso de velocidad mediante foto radares.

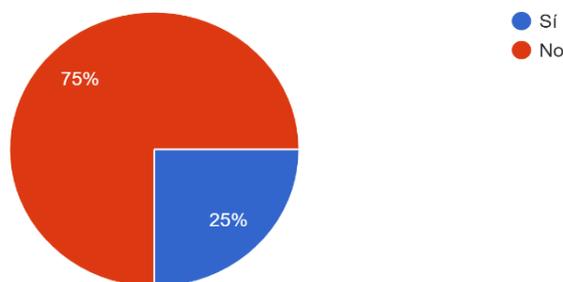
RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	5	25%
NO	15	75%
TOTAL	20	100%

Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Figura 6 Proporcionalidad de las multas por exceso de velocidad mediante foto radares.

6.- ¿Considera usted que las multas por exceso de velocidad mediante foto radares son proporcionales?
20 respuestas



Fuente: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Elaborado por: Shirley Nicole García Taipe.

Interpretación: De la totalidad de las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua, se determina que el 75% de los encuestados manifiestan que, si son proporcionales las multas por exceso de velocidad mediante foto radares, y el 25% señalan que no son proporcionales las multas por exceso de velocidad mediante foto radares.

4.2 DISCUSIÓN

De las encuestas realizadas a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua. (20 encuestados); se puede determinar, antes que nada, que tienen conocimiento del tema investigativo que se está llevando a cabo, pues han sido usuarios que han palpado personalmente la realidad acerca de las multas por exceder el límite de velocidad.

Respecto de la interrogante ¿Conoce usted cuales son los límites de velocidad permitidos por la ley? Las personas que han sido encuestadas en su gran mayoría mencionan que si tienen conocimiento acerca de los límites de velocidad permitidos por la ley. Pero es importante mencionar que no conocen de que normativa proviene y no saben con exactitud cuales son los limites de velocidad, pero si tienen un poco de conocimiento.

En cuanto a la interrogante ¿Tiene conocimiento sobre la implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato? Los resultados obtenidos por casi la mayoría mencionan que, si tienen conocimiento de que hay foto radares en las calles del cantón Ambato, pero en su gran mayoría no conoce cuanto los fotorradars hay ni las calles donde se encuentran ubicados.

Hay que acotar que recientemente hubo una foto radar por el paso lateral de dicho cantón que estuvo en malas condiciones y multo a todo vehículo que por allí pasaba y eso hizo que la gran mayoría de personas tengan conocimiento de lo que estaba pasando con estos medios tecnológicos que genero una gran molestia no solo a las personas del cantón Ambato sino también a los turistas.

En consonancia, relativo a la interrogación ¿Conoce cuáles son las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares? Los resultados obtenidos en la encuesta reflejan que en su gran mayoría no tienen conocimiento sobre las sanciones pecuniarias por exceder el limite de velocidad en foto radares ya que no les brindan a las personas una información o capacitación adecuada para que puedan conocer mejor y empaparse sobre el tema.

La mayoría de los conductores desearían que les brinden charlas sobre esta información para que ellos puedan conocer mejor sobre las contravenciones de transito y las

sanciones de cada una de las contravenciones y de este modo puedan tener precaución una vez que conozcan el tema.

Por consiguiente, en lo que respecta a ¿La falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa? Un porcentaje mayor de la mitad de personas a quienes se aplicó la encuesta mencionan que sí vulnera el derecho a la defensa la falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad.

Puesto que al momento en el que se produce dicha contravención por exceder el límite de velocidad envían a la persona afectada una notificación a su correo, y muchas de las veces por motivos ajenos no revisan su correo, y esto impide a que pueda impugnar dentro del tiempo oportuno, es decir deja en la indefensión vulnerando el principio de inocencia, y hay que acotar que las sanciones pecuniarias siguen acumulándose y generando intereses, dicha situación genera un mal estar a la sociedad pues afecta a la economía de los conductores sancionados perjudicando al patrimonio familiar.

En cuanto a esta interrogante ¿Considera usted que se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar? Los resultados obtenidos por los encuestados reflejan que si se deberían bajar los costos de sanción pecuniaria puesto que esta sanción no va a la par con la contravención, es decir no se está cumpliendo los principios constitucionales que garantiza el estado ecuatoriano y es ahí donde entra la última interrogante que es ¿Considera usted que las multas por exceso de velocidad mediante foto radares son proporcionales? Por consiguiente la gran mayoría confirma que no son proporcionales puesto que como establece el derecho a la tutela judicial efectiva busca amparar los derechos de los conductores, ya que al momento de recibir una sanción es decir deberá tener la misma influencia que el acto ilícito que se ha cometido en este caso por cometer una infracción al exceder el límite de velocidad, con dicho principio de proporcionalidad a lo que se quiere llegar es el no perjudicar en este caso a los sujetos sancionados pero a pesar de ello conocemos que la sanción impuesta por los foto radares no se encuentra respetando este principio constitucional de proporcionalidad al contrario son totalmente desproporcionales en este hecho aludido.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

El objetivo general de esta investigación, fue analizar si existe o no la vulneración del principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato., a fin de establecer si el Estado ecuatoriano garantiza de manera objetiva dicho principio como se encuentra consagrado en la Constitución. De todo lo antes mencionado en este presente trabajo investigativo he podido llegar a las siguientes conclusiones:

1.- Las sanciones en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad son excesivas y especialmente uno de los principales problemas es que, las sanciones reguladas en el art 386 numeral 3 que menciona que será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado y el art 389 numeral 6 que manifiesta serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general. 6. La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes. El Código Orgánico Integral Penal y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial presencian la obstinación de las penas como son multas pecuniarias, reducción de puntos en la licencia de conducir y privación de la libertad, esto genera una molestia en la ciudadanía ambateña porque se ha tornado más en un sistema de recaudación y no como un sistema de control para prevenir los accidentes de tránsito por exceder el límite de velocidad.

2.- El principio de proporcionalidad tiene un alto valor en lo que respecta a las multas por exceso de velocidad, ya que como lo establece nuestra constitución en el Art.76 en los casos donde se dispongan ya sea derechos u obligaciones de alguna disposición, se debe precautelar la protección al debido proceso. Dicha normativa garantiza los derechos de todas las personas, así, por ejemplo, la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. Es decir, no perjudicar en este caso a los sujetos sancionados, pero a pesar de ello conocemos que la sanción impuesta por foto radares no se encuentra respetando este principio constitucional de proporcionalidad al contrario son totalmente desproporcionales en este hecho presentado.

3.- Al existir incumplimiento de mandatos constitucionales respecto a dicho principio se ha podido establecer que si se vulnera el principio de proporcionalidad en las multas por exceso de velocidad puesto que las infracciones con las sanciones por exceder el límite de velocidad es desproporcional, del mismo modo en el sistema ya que las personas no tienen mucha de las veces la actualización de datos al momento de matricular sus vehículos, o ya sea inconvenientes detectadas en los sistemas que encargados de realizar la notificación a los infractores, por lo cual está creando un estado de indefensión a la persona afectada y más aun provocando un daño económico. Hay que acotar que la implementación de foto radares en el cantón Ambato es para prevenir o bajar el índice de accidentes de tránsito y no debería vulnerar dichas normas constitucionales y peor aun dejar en la indefensión a las personas tanto Ambateñas como turistas.

5.2 RECOMENDACIONES

De las conclusiones planteadas anteriormente, en base al proyecto de investigación, se procede a enunciar las recomendaciones:

1.- Se recomienda establecer una reforma en el art 386 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal en el que establece que “Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado “, ya que se puede evidenciar el endurecimiento de sanciones como es reducción de puntos en la licencia, prisión y sanción pecuniaria pues afecta la economía familiar, considero que en la actualidad el art.386 numeral 3 del COIP debería reformarse en lo siguiente “Será sancionado con trabajo comunitario de 3 días, multa del 25% de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de 6 puntos en su licencia de conducir. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado “, sería muy importante pensar en la economía de las familias ecuatorianas ya que en muchos casos los conductores son el sustento de su familia y sancionar con una multa de salario básico unificado estarían quitando el sustento de alimentación y servicios básicos por un largo mes y se estaría

violentando los derechos fundamentales como son el derecho a la salud, derecho a la educación, derecho a la alimentación, derecho a tener una vida digna, entre otros.

2.- Así mismo es recomendable seguir emitiendo juicios de valor jurídicos para que de tal forma se pueda cumplir a cabalidad el principio de proporcionalidad y otros derechos puesto que en este caso las sanciones por exceder el límite de velocidad son totalmente desproporcional con el hecho ocurrido, y afecta en gran parte a los conductores, esto es de vital importancia para que las legislaciones ajusten o encajen criterios relativos a temas que realmente son de interés a la ciudadanía. Los foto radares en el cantón Ambato debería ser un método para disminuir los accidentes de tránsito en beneficio de la ciudadanía y no un medio para recaudar dinero en beneficio de la empresa contratada y de las autoridades.

3.- El principio de proporcionalidad hasta la actualidad sigue siendo vulnerado debido a que no se cumple con exactitud como establece la constitución puesto que al momento de sancionar al contraventor no están siendo imparciales y de igual forma afecta el debido proceso pues al momento de notificar las sanciones no se hace de una manera adecuada y esto afecta a muchos de los contraventores porque no pueden impugnar en el tiempo que determina la ley, el estado debería palpar estos vacíos legales que existen y brindar más capacitaciones a los Asambleístas y servidores públicos para que tengan más conocimiento del tema aludido y puedan manejarse de la mejor, así mismo el desconocimiento y dudas que tiene la ciudadanía brindar charlas en centros educativos para tener más conocimiento sobre cuán importante es y cómo influye en las sanciones por exceder el límite de velocidad con la proporcionalidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Andino, A. (2017). *El Estado de necesidad y el exceso de Velocidad en las infracciones de tránsito*. Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/25332/1/FJCS-DE-1013.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de Registro Oficial 449: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador. (10 de Febrero de 2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 180: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Borowski, M. (2019). La idea de los principios formales. El principio de proporcionalidad en el control de constitucionalidad. *Revista Ciencia Jurídica*, 8(16), 81-98. doi:<https://doi.org/10.15174/cj.v8i16.314>
- Boutaud, E. (2022). Sanciones y medidas administrativas desfavorables a fines. *Revista de Derecho Universidad de Concepción*, 165-201. Obtenido de <https://www.scielo.cl/pdf/revderudec/v90n251/0718-591X-revderudec-90-251-165.pdf>
- Campoverde, J., & Guerra, M. (2021). Inobservancia del principio constitucional de mínima intervención penal en el art. 282 del Código Orgánico Integral Penal, frente al incumplimiento de boleta de auxilio por violencia intrafamiliar. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 7(2), 618-641. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8231851.pdf>
- Cárdenas, J. (2014). Noción, justificación y críticas al principio de proporcionalidad. *Boletín mexicano de derecho comparado*, 47(139). Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0041-86332014000100003

- Carrillo, M. (2016). *Las contravenciones de tránsito por foto radar y el derecho a la defensa*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/23375/1/FJCS-DE-953.pdf>
- Contraloría General del Estado. (2020). *Concesión del servicio de registro y sanción de infracciones de tránsito en Ambato: Contraloría estableció irregularidades en la adjudicación y ejecución del contrato*. Obtenido de Sala de prensa: <https://www.contraloria.gob.ec/SalaDePrensa/NoticiasPorSector/24142>
- Covarrubias, I. (2012). La desproporción del test de proporcionalidad: aspectos problemáticos en su formulación y aplicación. *Revista Chilena de Derecho*, 39(2), 447-480. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372012000200009>
- Decreto Ejecutivo 1196. (25 de Junio de 2012). *Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 731: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Díaz, B. (2018). Análisis de la ponderación desde la perspectiva de un caso. *Revista San Gregorio*(26), 68-75. doi:<http://dx.doi.org/10.36097/rsan.v1i26.482>
- Díaz, J. (16 de marzo de 2022). *Universidad Andina Simón Bolívar*. Obtenido de <https://www.uasb.edu.ec/entrevistas/encuentros-y-diferencias-entre-el-derecho-administrativo-sancionador-y-el-derecho-penal/>
- Espinoza, E. (2021). El principio de proporcionalidad en la normativa ecuatoriana. *Revista Portal de la Ciencia*, 2(1), 55-65. doi:<https://doi.org/10.51247/pdlc.v2i1.299>
- Ferreres, V. (2020). Más allá del principio de proporcionalidad. *Revista Derecho del Estado*(46). doi:<https://doi.org/10.18601/01229893.n46.07>
- Forero, C., & Cuellar, M. (2020). De la aplicación del principio de proporcionalidad en las sanciones administrativas del derecho de servicios públicos domiciliarios. *Ratio*

Juris, 15(30). Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5857/585764837002/585764837002.pdf>

Gamboa, J. (2016). *Las multas por exceso de velocidad en el Código Integral Penal y el Principio de Proporcionalidad*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/24705/1/FJCS-DE-985.pdf>

Gamboa, J. (2016). *Las multas por exceso de velocidad en el Código Orgánico Integral Penal y el principio de proporcionalidad*. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/24705/1/FJCS-DE-985.pdf>

Guanoluisa, M. (2015). *Sanciones en las contravenciones de tránsito de segunda clase en el Código Orgánico Integral Penal y el Principio de Proporcionalidad*. Ambato: Universidad técnica de Ambato. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/11189/1/FJCS-DE-825.pdf>

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. (22 de Octubre de 2009). *Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 52: https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_ecu_org2.pdf

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial . (10 de Agosto de 2021). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial* . Obtenido de Registro Oficial Suplemento 398: <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>

Lozada, H. (2017). *Las multas de foto radares en el cantón Ambato, vulnera los derechos constitucionales a la defensa y tutela judicial efectiva*. UNIANDES. Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/6286/1/PIUAAB019-2017.pdf>

Mogrovejo, A., Erazo, J., Pozo, E., & Narváez, C. (2020). Aplicación del Principio de proporcionalidad en la Jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador. *Iustitia Socialis: Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas*, 5(8), 91-116. doi:<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i8.563>

- Ortiz, S. (19 de septiembre de 2021). Un fotorradar en Ambato es la mina de oro de las multas. *Expreso*. Obtenido de <https://www.expreso.ec/actualidad/fotorradar-ambato-mina-oro-multas-112153.html>
- Quevedo y Ponce. (19 de junio de 2019). *Corte Constitucional del Ecuador declara inconstitucionalidad condicionada de norma regulatoria de fotomultas*. Obtenido de <https://www.quevedo-ponce.com/corte-constitucional-del-ecuador-declara-inconstitucionalidad-condicionada-de-norma-regulatoria-de-fotomultas%EF%BB%BF/>
- Quezada, J. (2021). La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador. *Sociedad y tecnología*, 4(S2). Obtenido de <https://institutojubones.edu.ec/ojs/index.php/societec/article/view/166>
- Ramírez, J., & Pauta, W. (2020). Proporcionalidad entre sanciones e infracciones administrativas del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión. *Revista Polo del Conocimiento*, 5(9), 1007-1023. Obtenido de <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/download/1751/3381>
- Riofrío, J. (2016). Alcance y límites del principio de proporcionalidad. *Revista Chilena de Derecho*, 43(1), 283-309. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372016000100012>
- Rojas, I. (2019). *La proporcionalidad en las penas*. Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Jurídicas. Obtenido de <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2015/11/doctrina42462.pdf>
- Rosales, K. (2020). *El Principio de Proporcionalidad y su aplicación en el juzgamiento constitucional del Ecuador. Análisis de sentencias*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/15813/3/T-UCSG-PRE-JUR-DER-629.pdf>
- Sánchez, C. (2021). *Foto radares urbanos y su incidencia en el comportamiento vial de los conductores en la ciudad de Ambato periodo 2015 - 2020*. ESPOCH. Obtenido de <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/15189/1/112T0217.pdf>

Terán, J., & Ruiz, J. (2022). La proporcionalidad en sanciones a instituciones en procedimientos sancionatorios. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 5(S1), 118-127.

ANEXOS



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

GUIA DE ENCUESTA

Destinatarios: Encuesta dirigida a los señores trasportistas del cantón Ambato, provincia de Tungurahua.

Objetivo: Recabar información con la finalidad de esclarecer la realidad actual respecto a las multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato mediante Foto radares.

Introducción: La presente encuesta tiene por objeto recabar información para la realización del proyecto de investigación titulado “Multas por exceso de velocidad en el cantón Ambato y el principio de proporcionalidad” la misma que tendrá fines eminentemente académicos.

Cuestionario

1. ¿Conoce usted cuales son los límites de velocidad permitidos por la ley?

SI NO

¿Por qué?.....

2. ¿Tiene conocimiento sobre la implementación de foto radares para percibir la contravención por exceso de velocidad en las diferentes calles del cantón Ambato?

SI NO

¿Por qué?.....

3. ¿Conoce cuáles son las sanciones pecuniarias que son aplicadas por exceder el límite de velocidad mediante foto radares?

SI NO

¿Por qué?.....

4. ¿Considera usted que se debería bajar los costos de sanción pecuniaria a los infractores detectados mediante foto radar?

SI NO

¿Por qué ?.....

5. ¿La falta de notificación en las contravenciones por exceder el límite de velocidad mediante foto radar vulnera el derecho a la defensa?

SI NO

¿Por qué ?.....

6. ¿Considera usted que las multas por exceso de velocidad mediante foto radares son proporcionales?

SI NO

¿Por qué ?.....