



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

TEMA:

La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana

AUTOR:

Favio Raphael Quiñonez Cuenca

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de

**ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA DEL
ECUADOR**

TUTOR:

Ab. Pablo Carrión, Msc.

Guayaquil – Ecuador

28 de agosto de 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIECIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Favio Raphael Quiñonez Cuenca**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR



Firmado electrónicamente por:

**PABLO JAVIER
CARRION
CARRION**

f. _____

Ab. Pablo Carrión, Msc

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Abg. Lynch de Nath, María Isabel, Msc.

Guayaquil, a los 28 días de agosto del año 2021



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIECIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, FAVIO RAPHAEL QUIÑONEZ CUENCA

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana**, previo a la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 28 de agosto del año 2021

EL AUTOR

f. _____

Favio Raphael Quiñonez Cuenca

C.I: 1104291404



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIECIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, FAVIO RAPHAEL QUIÑONEZ CUENCA

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana** cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 28 de agosto del año 2021

EL AUTOR:

f. _____

Favio Raphael Quiñonez Cuenca

C.I: 1104291404



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIECIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

REPORTE URKUND


The screenshot displays the URKUND interface. On the left, document details are shown: 'Documento: TESIS-FAVIO QUIÑONEZ CUENCA urkund ESTUDIO COMPARATIVO IMPUGNACIONES ECUADOR COLOMBIA.docx (D112362046)', 'Presentado: 2021-09-10 07:33 (-05:00)', 'Presentado por: pabca2@yahoo.es', and 'Recibido: paola.toscanini.ucsg@analystis.orkund.com'. A yellow highlight indicates that 5% of the 23 pages are composed of text from 9 sources. On the right, a 'Lista de fuentes' (List of sources) is displayed, including 'CORRECCION 1.docx', 'Carlos Mora Análisis jurídico de las contravenciones de tránsito.docx', and several PDFs from the UNIANDES and UG repositories, as well as a resolution from the Ecuadorian Constitutional Court.

TUTOR

f. _____

Ab. Pablo Carrión, Msc.

AUTOR

f.  _____

Favio Raphael Quiñonez Cuenca

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi madre, mi esposa y mi hijo por el apoyo moral y económico que en ellos encontré, es una enorme satisfacción el haberles retribuido con creces su confianza y sobre todo el tiempo que han invertido en atender mis días y noches de estudio, que solo el calor familiar lo puede dar. Como no ser grato con todo el personal docente de esta prestigiosa institución educativa de la cual soy parte, les quedo eternamente agradecido por sus enseñanzas y todo ese esfuerzo realizado para llegar a cada uno de nosotros como estudiantes del sistema de educación a distancia.

Favio Raphael Quiñonez Cuenca

DEDICATORIA

El esfuerzo y dedicación por alcanzar una meta trazada desde la niñez, no es más que el sacrificio de un pilar fundamental que tengo en mi vida y que supo encaminarme por buenos senderos, esa persona es mi madre, que sola ha logrado moldear un ser humano capaz de alcanzar muchos objetivos, y uno de ellos; quizá el más importante, es el haber plasmado estas letras encaminadas a culminar mi carrera de derecho. Es por ello que dedico esta labor a mi madre y mi satisfacción será siempre el verla feliz y orgullosa de mis triunfos.

Favio Raphael Quiñonez Cuenca



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

AB. MARÍA ISABEL LYNCH DE NATH, MSC

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

AB. PAOLA TOSCANINI SEQUEIRA, MSC.

COORDINADORA DE LA CARRERA

f. _____

AB. RAMÍREZ VERA MARÍA PAULA, MSC

OPONENTE

CALIFICACIÓN

10/10

Contenido

INTRODUCCIÓN	2
a. Planteamiento del problema.....	2
b. Pregunta de investigación	3
c. Objetivo central	3
d. Objetivos específicos	3
e. Metodología.....	3
f. Categorías de análisis.....	4
CAPITULO I LA IMPUGNACIÓN	6
1.1. Consideraciones generales respecto del derecho de impugnación	6
1.2. Elementos de la impugnación.....	10
1.3. Presupuestos de la Impugnación:	11
CAPITULO II	13
INFRACCIONES DE TRÁNSITO E IMPUGNACIÓN DE BOLETAS EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA	13
2.1. Infracciones en materia de tránsito en la legislación ecuatoriana.	13
2.1.1. Agravantes en infracciones de tránsito.....	14
2.1.2. Delitos	15
2.1.3. Contravenciones de tránsito	16
2.2. Procedimiento e impugnación de contravenciones de tránsito establecidas en la normativa ecuatoriana	20
2.2.1. Requisitos.....	22
2.2.2. Procedimiento	22
CAPITULO III.....	25
INFRACCIONES DE TRÁNSITO E IMPUGNACIÓN DE BOLETAS EN LA LEGISLACIÓN COLOMBIANA	25
3.1. Consideraciones previas	25

3.1.1.	Reglas generales y educación en el tránsito	27
3.2.	Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito.....	29
3.3.	Procedimiento de impugnación bajo la legislación colombiana	30
CAPITULO IV.....		33
4.1.	Derecho a la defensa e impugnación	33
4.2.	Diferencias existentes.....	34
4.3.	Propuesta.....	35
CONCLUSIONES		38
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS		40
ANEXO 1.....		42
a.	Glosario de términos	42
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN		43

RESUMEN

En Ecuador la normativa vigente establece que en materia de tránsito son infracciones aquellos delitos y contravenciones cometidas de forma culposa que ameritan sanciones estatuidas por el Código Orgánico Integral Penal. Atendiendo a los principios y mandatos que instituye la norma constitucional.

En todo proceso en que se determinen derechos y obligaciones se prevé recurrir del fallo o resolución como una de las garantías básicas del debido proceso.

Con este antecedente, el trabajo titulado “La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana”, tuvo como objetivo elaborar un estudio comparado respecto de los mecanismos instituidos dentro de cada legislación.

La investigación contiene cuatro capítulos, el primero aborda la impugnación como un recurso constitucional relacionando su naturaleza conceptual y doctrinaria al marco jurídico ecuatoriano. En el segundo capítulo se detallan el procedimiento de impugnación de boletas de tránsito en Ecuador, el capítulo tercero contiene el procedimiento de impugnación en materia de tránsito en la legislación colombiana. El cuarto capítulo amplía el debate analizando elementos comunes y diferencias existentes, finalmente se planteó las respectivas conclusiones considerando que la normativa ecuatoriana debe promover mecanismos adecuados que garanticen el derecho de los conductores a un debido proceso con respeto a los principios constitucionales de celeridad, proporcionalidad, eficacia, eficiencia y seguridad jurídica.

Palabras clave: Impugnación, Recursos, Seguridad Jurídica, Tutela efectiva.

ABSTRACT

In Ecuador, current regulations establish that in traffic matters are offenses those crimes and offenses committed in a culpable manner that merit sanctions established by the Comprehensive Organic Criminal Code. Taking into account the principles and mandates established by the constitutional norm.

In any process in which rights and obligations are determined, it is expected to appeal the ruling or resolution as one of the basic guarantees of due process.

With this background, the work entitled "The challenge of tickets for traffic violations, a comparative study between Ecuadorian and Colombian legislation," had the objective of preparing a comparative study regarding the mechanisms established within each legislation.

The investigation contains four chapters, the first one addressed the challenge as a constitutional resource relating its conceptual and doctrinal nature to the Ecuadorian legal framework. In the second chapter, the procedure to challenge traffic tickets in Ecuador was explained in detail, the third chapter contains the challenge procedure regarding traffic in Colombian legislation. The fourth chapter expands the debate by analyzing common elements and existing differences, finally the respective conclusions and recommendations were raised considering that Ecuadorian regulations must promote adequate mechanisms that guarantee the right of drivers to due process in respect of the constitutional principles of speed, proportionality, effectiveness, efficiency and legal certainty.

Keywords: Challenge, Resources, Legal Security, Effective guardianship.

INTRODUCCIÓN

a. Planteamiento del problema

En las contravenciones de tránsito tanto en Ecuador como en Colombia su procedimiento es ampliamente distinto. Siendo objetivos se puede deducir que en la legislación ecuatoriana las sanciones son muy drásticas y que además se impone dos y tres sanciones por la misma causa, tal es así que existen contravenciones que como resultado generan privación de libertad, multas pecuniarias y reducción de puntos. La impugnación en el Ecuador es voluntaria, acarrea mayores gastos al presunto infractor ocasionando pérdida de tiempo y dinero, además es imposible apelar las resoluciones de las impugnaciones a menos que se haya dictado privación de libertad.

Por su parte la legislación colombiana es más protectora de derechos, tramita en sede administrativa las contravenciones y permite que el derecho a la defensa sea más efectivo. Al generarse etapas en la tramitación de las contravenciones existe la posibilidad de garantizar los derechos del administrado; así como, en caso de ser culpable no es necesaria una coerción tan drástica por parte del estado porque lo que se busca es la rehabilitación del infractor, incluso con rebajas en las multas, sin necesidad de acudir a una victimización innecesaria para el conductor, como sucede en el caso ecuatoriano.

Bajo este criterio, se precisa realizar un estudio comparado respecto de las impugnaciones a las contravenciones de tránsito a fin de determinar su aplicación y aportar a la comunidad investigativa los hallazgos realizados y los criterios necesarios a fin de proponer cambios a la legislación ecuatoriana que faciliten el acceso a la justicia; así como la tutela judicial efectiva, en apego a la celeridad procesal, y al debido proceso, garantizando la seguridad jurídica y la igualdad de derechos en la tramitación de impugnaciones de tránsito y de esta manera erradicar la vulneración de los mismos.

b. Pregunta de investigación

¿Cuáles son los mecanismos instituidos dentro de la legislación ecuatoriana y colombiana para la impugnación de las boletas de tránsito?

c. Objetivo central

Elaborar un estudio comparado respecto de los mecanismos instituidos dentro de la legislación ecuatoriana y colombiana para la impugnación de las boletas de tránsito.

d. Objetivos específicos

Realizar un estudio dogmático respecto a la figura de la impugnación

Analizar el proceso de impugnación de boletas de tránsito bajo la legislación ecuatoriana

Investigar sobre el procedimiento de impugnación de boletas de tránsito bajo la legislación colombiana

Elaborar un estudio comparativo del proceso de impugnaciones en las legislaciones ecuatoriana y colombiana

e. Metodología

La presente investigación se llevó a cabo mediante la aplicación de un método comparativo. Para cumplir este propósito se contó con soporte bibliográfico, obtenido de fuentes legales y doctrinarias, extraídas de diferentes repositorios y bibliotecas virtuales. La aplicación de este método ha permitido dar cumplimiento a los objetivos en base a un enfoque cualitativo.

Al tratarse de un estudio crítico, jurídico fue preciso analizar los derechos de los conductores desde el marco de la seguridad vial, tránsito y transporte terrestre en cuanto a las impugnaciones. Así también, el método analítico se hace presente en este artículo puesto que se ha ido exponiendo mediante el estudio focalizado para encontrar la posibilidad de reformar los procedimientos de impugnación en la legislación ecuatoriana.

Para el desarrollo de la investigación se empleará como normativa jurídica relevante: La Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Constitución de la Republica de Colombia, Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, entre otras fuentes normativas.

Finalmente, con el propósito de profundizar los derechos de igualdad, debido proceso, seguridad jurídica, y tutela efectiva se ha realizado una investigación descriptiva; así como también una investigación exploratoria, dando como resultado el artículo de investigación que se expone.

f. Categorías de análisis

Al elaborar un estudio comparado respecto de los mecanismos instituidos dentro de la legislación ecuatoriana y colombiana para la impugnación de las boletas de tránsito, esta investigación está compuesta de cuatro capítulos contenidos de la siguiente manera:

El primer capítulo aborda conceptual y doctrinariamente el contenido de la impugnación como el derecho constitucional a recurrir de fallos o decisiones que impliquen derechos de las personas. En este acápite se efectúa un acercamiento al tema exponiendo consideraciones generales respecto de este derecho así como sus elementos.

En el segundo capítulo se expone el procedimiento de impugnación de boletas de tránsito en el Ecuador especificando de manera concreta el trámite previsto en los diferentes cuerpos legales como son la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial [de aquí en adelante LOTTTSV] y su reglamento así como las reformas que se introdujeron en el actual Código Orgánico Integral Penal [de aquí en adelante COIP].

Siguiendo con esta línea de análisis, en el tercer capítulo se desarrolla el procedimiento de impugnación bajo la legislación colombiana dando a conocer su fundamentación legal jurídica y doctrinaria. Terminando con este capítulo el denominado marco teórico se pone a consideración diferentes criterios doctrinarios a fin de ampliar el conocimiento en la materia. Se analizan las infracciones de tránsito a la luz del debido proceso así como los derechos de protección y los principios rectores en la administración de justicia.

Finalmente, en el cuarto capítulo se sintetiza estos criterios fundamentales precisando el tratamiento que la legislación ecuatoriana y colombiana da a la institución jurídica a ser comparadas de modo que se amplía el debate analizando elementos comunes y diferencias existentes, mediante un análisis crítico jurídico respecto del procedimiento de impugnación se aporta la respectiva propuesta y conclusiones.

CAPITULO I

LA IMPUGNACIÓN

1.1. Consideraciones generales respecto del derecho de impugnación

La impugnación, dentro de cualquier trámite, “es el acto procesal de objetar, rebatir, contradecir o refutar un suceso jurídico procesal de los sujetos implicados” (Piedra y Rivera, 2016, p. 38). Dicho de otro modo, viene siendo el instrumento procesal para ejercitar el derecho del doble conforme, el cual se vincula además al principio del *no bis in ídem*.

A decir del tratadista Maier, “La impugnación es una institución que le da la posibilidad al justiciable de que la sentencia de condena pueda ser revisada de manera integral por un órgano jurisdiccional superior y no para la obtención de una condena” (Maier, citado por Herrera, 2016, p. 62). Es importante resaltar que en cuanto a la impugnación sea esta oficial o particular se recurre al principio universal del doble conforme, mismo que tiene una orientación hacia un recurso a resolverse de ser posible en favor del condenado y no a favor del acusador.

En la legislación ecuatoriana, existe una generalizada percepción que lleva a considerar que “los recursos son los únicos medios de impugnación en sede jurisdiccional y que la cosa juzgada es un concepto unívoco sin variantes ni modalidades” (Guerrero del Pozo, 2017, p. 10). No obstante, resulta esencial exponer como la impugnación constituye un medio del cual se puede recurrir en cualquier ámbito, cuando la persona no está de acuerdo con el acto procesal.

En la doctrina actual existe una cercana relación entre las figuras de impugnación y recursos, por esta razón las impugnaciones dentro de los procesos judiciales son conocidas con el nombre de recursos. Pese a que aparentemente se trate de una analogía “conviene

aclarar que la relación es más bien de género-especie, siendo la impugnación el género y el recurso la especie” (Gozaini, 2019, p. 22).

Se puede afirmar que los recursos consisten en medios de impugnación de los diferentes actos de carácter procesal. Dicho de otro modo, “con la idea de alcanzar un mayor grado de seguridad y justicia en las resoluciones, los recursos surgen como derechos y medios de impugnación de los ciudadanos, para subsanar “errores que los funcionarios encargados de sancionar, los cometen de manera natural”

La impugnación constituye el medio adecuado para garantizar tutela respecto de la producción jurisprudencial, misma que no está exenta de errores, por tanto es preciso contar con la posibilidad de solicitar una revisión a las actuaciones de los magistrados. La actividad impugnativa viene siendo una acción correctiva puesto que permite a las partes procesales recurrir a un órgano revisor que analice nuevamente las actuaciones impugnadas y de ser el caso revoque las mismas. (Aguirre, 2017).

Bajo este criterio y haciendo referencia a lo establecido por la Constitución de la República del Ecuador [de aquí en adelante CRE] en el artículo 76, numeral 7, literal m, se garantiza que en todo proceso tendiente a decidir derechos u obligaciones, “se asegurará el derecho al debido proceso (...) El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías (...) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos”. (CRE, 2008, art. 76, Ecuador).

En materia internacional que jerárquicamente ocupa el mismo rango que la norma constitucional, también se garantiza el derecho de impugnación. Es así que, la Convención Americana sobre Derechos Humanos [de aquí en adelante CADH] al tenor del artículo ocho dispone:

Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter.

Toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad. Durante el proceso, toda persona tiene derecho, en plena igualdad, a las siguientes garantías mínimas: (...)

h) Derecho de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior. (CADH, 1969, art. 8).

Mientras tanto, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos² [de aquí en adelante PIDCP] sostiene que “Todas las personas son iguales ante los tribunales y cortes de justicia. Toda persona tendrá derecho a ser oída públicamente y con las debidas garantías por un tribunal competente, de manera independiente e imparcial, establecido por la ley” (PIDCP, 1976, art. 14). En este mismo cuerpo legal se afirma que “5. Toda persona declarada culpable de un delito tendrá derecho a que el fallo condenatorio y la pena que se le haya impuesto sean sometidos a un tribunal superior, conforme a lo prescrito por la ley” (PIDCP, 1976, art. 5, núm. 5).

Por su parte, el COIP hace referencia a las impugnaciones y recursos a partir del artículo 652 de su cuerpo normativo. Es menester tener en cuenta lo señalado por esta norma puesto que respecto de las impugnaciones se indica que pueden existir causas que vicien su procedimiento, entre las que detalla: “a) Falta de competencia de la o el juzgador, cuando no pueda subsanarse con la inhibición. b) Cuando la sentencia no reúna los requisitos establecidos. c) Cuando exista violación de trámite, que conlleve una violación al derecho a la defensa”. (COIP, 2014, art. 652, núm. 10).

Respecto de los recursos aplicables en materia penal la ley contempla “la apelación, la casación, el recurso de revisión y el recurso de hecho” (COIP, 2014, arts. 653, art. 661). En cuanto al debido proceso la ley prevé algunos principios procesales para su aplicación, a efectos de esta investigación se señala algunos de ellos por resultar fundamentales para las impugnaciones en materia de tránsito:

²Naciones Unidas, 1976 Adoptado y abierto a la firma, ratificación y adhesión por la Asamblea General en su resolución 2200 A (XXI), de 16 de diciembre de 1966. Entrada en vigor: 23 de marzo de 1976, de conformidad con el artículo 49 Lista de los Estados que han ratificado el pacto.

1. Legalidad: no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla.
2. Favorabilidad: en caso de conflicto entre dos normas de la misma materia, que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa aun cuando su promulgación sea posterior a la infracción
3. Duda a favor del reo: la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable.
4. Inocencia: toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal, mientras no se ejecutorie una sentencia que determine lo contrario.
5. Igualdad: es obligación de las y los servidores judiciales hacer efectiva la igualdad de los intervinientes en el desarrollo de la actuación procesal y proteger especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancias de vulnerabilidad.
6. Impugnación procesal: toda persona tiene derecho a recurrir del fallo, resolución o auto definitivo en todo proceso que se decida sobre sus derechos, de conformidad con lo establecido en la Constitución de la República, los instrumentos internacionales de derechos humanos y este Código.
7. Prohibición de empeorar la situación del procesado: al resolver la impugnación de una sanción, no se podrá empeorar la situación de la persona procesada cuando esta es la única recurrente. (...).
13. Contradicción: los sujetos procesales deben presentar, en forma verbal las razones o argumentos de los que se crean asistidos; replicar los argumentos de las otras partes procesales; presentar pruebas; y, contradecir las que se presenten en su contra. (...). (COIP, 2014, art. 5)

El jurista Del Rio Ferretti, hace mención a que “El fundamento de los recursos reside en una aspiración de justicia, porque el principio de inmutabilidad de la sentencia, (...) cede ante la posibilidad de una sentencia injusta” (2018, p. 52). Por esta razón, es preciso vincular a este concepto a la seguridad jurídica puesto que cada una de las actuaciones de los servidores públicos responde y se fundamentan en el respeto a la constitución, actuando en razón de su potestad, respaldada en las preceptos instituidos en las normas infra constitucionales.

La CRE reconoce que “el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (CRE, 2008, art. 82) es decir la confiabilidad del orden

jurídico se enmarca en garantizar la protección y tutela de todas las personas en el territorio ecuatoriano. Esta misma garantía de tutela proscribire la arbitrariedad y permite la existencia de un debido proceso para recurrir e impugnar todas las actuaciones judiciales y administrativas.

1.2. Elementos de la impugnación

El principal objetivo del derecho a la impugnación ha sido “servir como soporte para resolver problemas que se presentan sobre todo cuando se observan vacíos en la legislación”. (Piedra y Rivera, 2016). La impugnación viene siendo un concepto que sitúa varios elementos y componentes, en este acápite se procederá a su identificación a fin de realizar un acercamiento a su naturaleza.

1.2.1. Alcance: su alcance tiene fundamento en el propio objetivo, mismo que al ser solicitado por las partes procesales debe considerar su alto grado de relevancia a fin de evitar que este recurso se desnaturalice al ser invocado como medio para dilatar el proceso. Una particularidad bastante importante es justamente conocer plazos y términos para plantear impugnaciones puesto que al estar fuera de tiempo, el derecho a recurrir decae.

1.2.2. Finalidad: la impugnación basada en la idea de perseguir justicia mediante la rectificación de posibles errores generados durante la tramitación de procesos, garantizando la tutela efectiva tiene como finalidad “satisfacer principalmente intereses y expectativas individuales de cada caso en concreto manteniendo del orden jurídico y fortaleciendo el imperio de la ley y el Estado de derecho” (Guerra, 2015, p. 18).

1.2.3. Clasificación: Pese a que la doctrina no presenta una clasificación que resulte unánime, algunos juristas coinciden en visibilizar la existencia de algunas categorías entre las que resulta preciso señalar:

a) Recursos: estos mecanismos de impugnación “se dan por vía de acción o pretensión, ya sea contra actos aislados del proceso o contra el mismo proceso” (Gozaini, 2019). Implica deducir que dentro de los recursos propiamente dichos se encuentran la aclaración, apelación,

nulidad; mismos que están destinados a corregir errores en las resoluciones emanadas por autoridad competente.

b) Recursos negativos y positivos: esta clasificación radica en la finalidad que persigue cada uno de ellos, así “los negativos buscan la anulación destrucción o desaparición de lo resuelto, mientras que los recursos positivos están encaminados a “modificar, completar o sustituir la resolución que se impugna” (De Santo citado por Gozaíni, 2019, 37). En consecuencia dentro de los negativos están los de nulidad, inconstitucionalidad y casación; y en los positivos, los de reposición, aclaratoria y apelación.

c) Recursos ordinarios y extraordinarios: dentro de la doctrina procesal se constituye como una clasificación considerada por excelencia, puesto que los denominados recursos ordinarios se caracterizan por ser concedidos “durante la tramitación del proceso para reparar cualquier irregularidad procesal y comprende los recursos de nulidad, apelación, aclaratoria; mientras que los extraordinarios son aquellos cuya admisibilidad se halla supeditada a la concurrencia de motivos o causales específicamente establecidas en la ley”. (Ávila Santamaría, 2008, p. 119).

1.3. Presupuestos de la Impugnación:

Todos los actos procesales emitidos en sede judicial o administrativa, son susceptibles de impugnación salvo de aquellos a los que la propia ley limita. Sin embargo; en razón de la supremacía constitucional todas las resoluciones sin ninguna restricción, sean estas judiciales y administrativas son susceptibles de ser impugnadas, pese a que la ley estipule lo contrario.

1.3.1. Legitimidad: podrá hacer uso de este recurso todos los intervinientes en el proceso siempre y cuando se justifique el interés o la razón de su interposición. Se deberán cumplir las respectivas formalidades que la ley declara para admitir a trámite el recurso.

La potestad que tienen las partes intervinientes o terceros a solicitar y corregir irregularidades, se conoce como medio de impugnación, mismos que deben ser formales y motivados. Teniendo como antecedente que la impugnación forma parte del derecho a la

defensa y al ser éste un derecho subjetivo para las partes procesales, la finalidad es refutar objetar u obtener la modificación de ciertas resoluciones.

1.3.2. Efectos: “Los principales efectos son, la suspensión de los actos, permite una prorroga en los efectos del litigio, deja sin efecto los actos, autos o sentencias por tanto no permite cumplir con el fallo, entre otros” (Piedra y Rivera, 2016, p. 31). Se conoce otro tipo de efectos como son el devolutivo y el suspensivo.

CAPITULO II

INFRACCIONES DE TRÁNSITO E IMPUGNACIÓN DE BOLETAS EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA

2.1. Infracciones en materia de tránsito en la legislación ecuatoriana.

Respecto del control del tránsito y la seguridad vial, la LOTTTSV en su artículo 30.1 dispone que este “será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales” (LOTTTSV, 2008, art. 30.1). A su vez, para el efecto la ley resalta que “Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal-troncales nacionales” (LOTTTSV, 2008, art. 30.1).

Con el propósito de garantizar la aptitud de los conductores respecto del manejo de vehículos a motor a fin de que esta actividad pueda ser realizada con idoneidad y el mínimo riesgo posible “La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa” (LOTTTSV, 2008, art. 89). Uno de los principales requisitos para que se otorgue esta autorización es que el solicitante sea mayor de edad, estar en uso de sus derechos de ciudadanía; así como haber aprobado el respectivo curso que avale la obtención del título de conductor profesional o no profesional.

Respecto de las infracciones de tránsito. En la legislación ecuatoriana mediante Registro Oficial Suplemento 180; de fecha, 10 de febrero de 2014 el COIP deroga varias disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, unificándolas en su cuerpo normativo y estableciendo el procedimiento respectivo de sanción que responde a cada situación en particular.

Se considera infracciones de tránsito “a las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (COIP, 2014, art. 371) las mismas pueden ser consideradas como delitos y contravenciones de acuerdo a la gravedad con que se producen y los efectos que resulten de cada una de ellas.

El juzgamiento de los delitos de tránsito corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial [de aquí en adelante COFJ] así lo señala el artículo 147 de la LOTTTSV. Mientras que “para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito (...) se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten”. (LOTTTSV, 2008, art. 147).

En caso de no existir juzgados de esta naturaleza “el conocimiento y resolución de las causas por delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción” (LOTTTSV, 2008, art. 148). En toda infracción de tránsito, el parte elaborado por la autoridad que tome procedimiento debe contener “una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción”. (LOTTTSV, 2008, art. 163). Este documento será considerado “como un elemento informativo o referencia (...) para la sustanciación de los procesos penales de tránsito” (LOTTTSV, 2008, art. 164).

2.1.1. Agravantes en infracciones de tránsito

Frente a las diferentes circunstancias que devienen del cometimiento de infracciones en materia penal y de tránsito la ley intuye la existencia de atenuantes y agravantes para la aplicación de la respectiva pena. Es decir, si se configura la existencia de al menos dos atenuantes la pena impuesta será la mínima, sin embargo, ante la existencia de al menos una circunstancia agravante, se aplicará “el máximo de la pena prevista en el tipo penal, aumentada en un tercio” (COIP, 2014, art. 44). Para la imposición de la pena en esta materia se constituyen agravantes el hecho que:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.
2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según

las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

3. La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

4. La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor. (COIP, 2014, art. 374).

2.1.2. Delitos

Los delitos en materia de tránsito se consideran aquellos que ocasionen la muerte culposa de una o más personas y a efectos de su sanción se impondrá una pena privativa de libertad de uno a tres años. Así también la pena es de tres a cinco años si el resultado dañoso proviene de acciones peligrosas como el exceso de velocidad, la mala condición mecánica del automotor, la inobservancia de las leyes. Mientras que la pena máxima es de diez a doce años si se determina que el conductor se encontraba bajo efectos de embriaguez, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o sujetas a fiscalización. (COIP, 2014, arts. 376-377).

Si a causa del accidente de tránsito resultaren lesiones en las personas cuya incapacidad va desde los cuatro hasta los ocho días, la pena privativa de libertad que se impone será de treinta a sesenta días. Si, la incapacidad o enfermedad producto del accidente supera los nueve días y llega hasta treinta, la pena privativa de libertad impuesta va desde dos meses hasta un año. Si la incapacidad supera los treinta y uno días llegando a noventa, la pena privativa de libertad va desde uno hasta tres años. Si se produce en la víctima una grave afección que disminuya sus facultades físicas o mentales de manera no permanente que supere los noventa días la pena privativa de libertad será de tres a cinco años. (COIP, 2014, art. 152).

De acuerdo a esta misma clasificación si se llega a determinar que la incapacidad es de carácter permanente el infractor “será sancionado con pena privativa de libertad de cinco a siete años.” (COIP, 2014, art. 152). También se procesa como delito cuando se ha ocasionado daños materiales cuya reparación “sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios

básicos unificados del trabajador en general” para el efecto se le impondrá una multa de dos salarios y reducción de seis puntos a su licencia de conducir, en caso de superar los seis salarios la multa a imponerse será de cuatro salarios más la reducción de nueve puntos, considerando los respectivos agravantes. (COIP, 2014, art. 380).

2.1.3. Contravenciones de tránsito

Es sumamente importante conocer el procedimiento de impugnación de las contravenciones, puesto que lo analizado servirá para realizar la respectiva comparación con la legislación colombiana, de acuerdo a lo propuesto en el objetivo de la investigación. Por tanto; como antecedente se establece que la norma penal gradúa las contravenciones conforme su nivel de gravedad y las coloca en diferentes categorías denominadas ‘clases’ de acuerdo a la escala que a continuación se detalla:

a. Contravenciones de tránsito de primera clase: el COIP estipula que la sanción para este tipo de contravenciones corresponde a “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” (COIP, 2014, art. 386). Cometan este tipo de infracciones las personas que sin haber obtenido previamente un permiso o licencia, se encuentren conduciendo un vehículo automotor. Algo similar sucede cuando los conductores hayan agredido a la autoridad de tránsito.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial [de aquí en adelante RLOTTTSV] establece los límites de velocidad permitidos en las vías públicas haciendo distinción entre máximos y moderados. Para el efecto se instaura los rangos que deben respetar los vehículos livianos, motocicletas; los vehículos destinados a transportar pasajeros así como los de carga (RLOTTTSV, 2012, art. 191). Es importante no exceder los límites sugeridos ya que al hacerlo se cometen infracción de primera clase.

La sanción que se describe en líneas anteriores puede ser aún más drástica, llegando a imponerse “dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días” (COIP, 2014, art. 386). Esta sanción es aplicada a los conductores que transporten pasajeros

sin haber obtenido el respectivo título habilitante que les permita realizar esta actividad. De manera similar sucede si la categoría de la licencia es diferente a la exigida para el tipo de vehículo que se conduce, también es prohibido participar en competencias en la vía pública. (COIP, 2014, art. 386).

b. Contravenciones de tránsito de segunda clase: la sanción prevista para esta infracción corresponde “a una 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” (COIP, 2014, art. 387). Se impone la misma cuando se verifica que el conductor ocasiona accidentes de los que resulten daños materiales mismos que no superan los dos salarios básicos unificados del trabajador en general.

Conducir con una licencia “caducada, anulada, revocada o suspendida” (COIP, 2014, art. 387, núm. 2) es motivo para ser penado bajo este tipo de infracción. Las personas mayores de dieciséis años están facultadas a conducir con un permiso especial y en compañía de un adulto que posea licencia vigente, el no cumplir lo reglado también es sancionado. Situación similar se aplica para conductor extranjero que brinde transporte comercial sin la debida autorización o para un conductor por cuenta propia que exceda la capacidad de carga o de pasajeros. (COIP, 2014, art. 387).

c. Contravenciones de tránsito de tercera clase: la infracción es penada con “una multa equivalente al cuarenta por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de siete punto cinco puntos en su licencia de conducir” (COIP, 2014, art. 388). Son susceptibles de estas infracciones quienes estacionen sus vehículos en zonas que acarreen algún tipo de peligro sin tomar las respectivas medidas de seguridad.

Causar deterioro a la vía pública, derramar sustancias que representen peligrosidad al ser deslizantes o inflamables, o su vez transportar este tipo de materiales resulta peligroso cuando no se toma las respectivas precauciones ni se cuenta con los debidos permisos. Todas estas actividades forman parte de las contravenciones de tercera clase. Inobservar los reglamentos contrayendo reductores de velocidad, dañar las vías, dejar escombros, también es sancionado dentro de esta categoría. (COIP, 2014, art. 388).

Los conductores que circulen con personas en los estribos, baldes o cualquier otro sitio que represente peligrosidad así como al transportar pasajeros los vehículos no porten las franjas retro-refractivas es motivo de sanción. Si el conductor de transporte público o comercial se niega a brindar el servicio será merecedor de la infracción. (COIP, 2014, art. 388).

d. Contravenciones de tránsito de cuarta clase: para este caso la ley prevé “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”. (COIP, 2014, art. 389). Desobedecer las órdenes de la autoridad de tránsito o no respetar las mismas al igual que la señalización de la vía pública está contemplado como infracción de esta categoría.

Adelantar a otro vehículo en movimiento si esto representa peligro, obstaculizar las vías sin la debida autorización, no portar distintivos ni luces especiales en vehículos de transporte escolar, faltar de palabra al agente de tránsito, exceder el rango moderado de velocidad, que el vehículo no se encuentre en condiciones mecánicas óptimas, prestar servicio público comercial fuera del ámbito geográfico autorizado, confiar la conducción de vehículo comercial a personas no autorizadas; son otras de las circunstancias sujetas a sanción. (COIP, 2014, art. 389).

Así también se enmarca en esta categoría el no colocar banderines rojos como distintivos en la carga que sobresale del vehículo; al conducir motocicletas el no usar casco ni prendas visibles sea el conductor o su acompañante es motivo de sanción. Por último, conducir vehículos sin placas, alterar u ocultar estas también se sanciona con este presupuesto normativo.

e. Contravenciones de tránsito de quinta clase: La multa para esta infracción es la “equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir” (COIP, 2014, art. 390). Entre las circunstancias que configuran esta infracción están: descender por una pendiente con el motor apagado, realizar acciones ilícitas para evadir peajes, conducir el vehículo en sentido contrario, negarse a prestar ayuda en situaciones de calamidad pública, no dejar la

vía libre ante señales de alarma o sirena, dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos. (COIP, 2014, art. 390).

Entre otras de las circunstancias prohibidas en este acápite están: estacione un vehículo automotor sin las respectivas precauciones, el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, no exigir el uso de cinturones de seguridad a los acompañantes, cambios bruscos de carril, cargar combustible al encontrarse prestando servicios, llevar en personas, animales u objetos, conducir un vehículo sin luces, conducir un vehículo estatal fuera de horario de oficina sin salvoconducto, negarse a transportar a los ciclistas siendo vehículo de transporte público, no respetar el derecho preferente de los ciclistas, alterar la circulación y la seguridad peatonal, dejar niñas o niños solos, sin una persona adulta. (COIP, 2014, art. 390).

f. Contravenciones de tránsito de sexta clase: para esta infracción la multa será “equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir” (COIP, 2014, art. 391). Pese a ser menos drástica la sanción el catálogo de infracciones se amplía sancionando entre otros a los conductores que contravengan las normas dispuestas en los reglamentos de tránsito tales como: emanación de gases, no circular por la derecha, invadir vías exclusivas para ciertos automotores, no portar extintor o botiquín, estacionarse en sitios destinados exclusivamente para personas vulnerables. (COIP, 2014, art. 391).

Asimismo, obstaculice el tránsito por haberse quedado sin combustible, transportar a niños sin las respectivas seguridades, no detenerse antes de cruzar una línea férrea, conducir o instalar sirenas o balizas de cualquier tipo sin ninguna autorización, no colocar triángulos de seguridad cuando existan un desperfecto mecánico, conducir utilizando el teléfono celular, incumplir las tarifas preferenciales en transporte público, no encender las luces del vehículo en horas de la noche o en sitios oscuros debido al peligro que esto representa. (COIP, 2014, art. 391).

Maltratar de obra o de palabra a los usuarios cuando se encuentren en un transporte público, realizar competencias deportivas sin los permisos respectivos, prestar servicios de mecánica en la vía pública, instalar equipos audiovisuales en lugares que generen distracción al conductor, circular con las puertas abiertas siendo transporte urbano, vehículos pesados

que circule por zonas restringidas, conducir un vehículo automotor sin portar la debida licencia. (COIP, 2014, art. 391).

g. Contravenciones de tránsito de séptima clase: la infracción se sancionado con “multa equivalente al cinco por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de uno punto cinco puntos en su licencia de conducir” (COIP, 2014, art. 392). Incurren en estas causales quien ocasione contaminación acústica por el uso inadecuado y repetitivo de bocinas, vehículos comerciales que circulen sin distintivos, similar a ello en vehículos destinados para personas con discapacidad sin identificación.

No presentar lista de pasajeros tratándose de vehículos de servicio público ni poder a disposición de sus pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura o desechos, no mantener la distancia prudente de seguimiento, no utilizar el cinturón de seguridad. También la ley prevé este tipo de sanciones para peatones que no transite por las aceras o sitios de seguridad, no deje la vía libre ante el sonido de sirenas. Contaminar el ambiente arrojando basura, ejercer actividades comerciales en calzadas o zonas peatonales. (COIP, 2014, art. 392).

Finalmente, ciclistas o motociclistas que circule por sitios prohibidos, que no respeten las señales respectivas, y conductores que “al comprar un vehículo automotor no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días” (COIP, 2014, art. 392, núm. 13).

2.2. Procedimiento e impugnación de contravenciones de tránsito establecidas en la normativa ecuatoriana

Conforme lo prescrito en la LOTTTSV el juzgamiento de los delitos corresponde de manera privativa tanto a juezas como jueces de tránsito en su respectiva jurisdicción territorial, mientras que las contradicciones serán tramitadas en los respectivos juzgados de contravenciones de tránsito. (LOTTTSV, 2008, art. 147).

La ley de tránsito vigente dispone que una vez cometida la contravención “los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la misma copia de la boleta

correspondiente” (LOTTTSV, 2008, art. 179). En esta boleta se hace constar los datos del conductor como son nombre y número de cédula, así también la placa del vehículo y un croquis.

Cuando se imposibilite determinar la identidad del conductor se presume que este es el propietario del vehículo. La boleta si no puede entregarse en persona se debe hacer llegar al contraventor en un plazo máximo de setenta y dos horas desde que se cometió el incidente, además la ley faculta que “Las contravenciones puedan ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto” (LOTTTSV, 2008, art. 179). En caso de impugnación de la contravención

(...) el impugnante presentará la copia de la boleta de citación ante el Juez o la autoridad competente. El original de la boleta con el parte correspondiente, será elevado al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola Audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, e impondrá las sanciones que correspondan. (LOTTTSV, 2008, art. 179).

La multa impuesta deberá ser pagada “dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento” en caso de hacerlo incurrirá en mora para ello “se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa”. (LOTTTSV, 2008, art. 179).

El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes, mismos que de ser el caso pueden ser recaudados mediante procedimiento coactivo.

En la normativa vigente se considera que todas las contravenciones de tránsito sean estas flagrantes o no, son susceptibles de procedimiento expedito. El término que la ley otorga para que se pueda impugnar las boletas que contienen una sanción es de tres días contados desde que se efectuó la citación.

2.2.1. Requisitos

El impugnante deberá presentar original y copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito a fin de que se le designe fecha y hora de audiencia para que sumariamente ejerza su legítimo derecho a la defensa. En caso de no impugnar las boletas en el término señalado se entiende que voluntariamente el infractor acepta su responsabilidad y se otorga diez días plazo para realizar el pago sin que se genere interés. La ley dispone que para el cobro de estas infracciones no es necesario que se cuente con ninguna sentencia judicial que ratifique su pago. Para impugnar las boletas de tránsito es necesario contar con el patrocinio de un profesional del derecho.

Teniendo en cuenta que la boleta de citación es meramente referencial esto no obsta para que la misma esté debidamente elaborada y cumpla los requisitos que señala la LOTTTSV:

1. Relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias;
2. croquis del lugar donde se cometió la infracción;
3. fotografías que evidencien el lugar del suceso;
4. los resultados de la infracción; y,
5. nombre del agente de tránsito, su firma o rúbrica. (Quinchuela, 2020).

Teniendo en cuenta que “Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal, troncales nacionales, formados y capacitados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” (LOTTTSV, 2008, art, 30.1) Cuando el presunto contraventor es citado por dicho funcionario y al no estar de acuerdo en que la citación guarde relación con los hechos ocurridos, en ejercicio de sus derechos de petición puede recurrir a la misma mediante impugnación para que el juez competente resuelva la causa.

2.2.2. Procedimiento

La Boleta de citación entregada por el Agente Civil de Tránsito o Policía Nacional, en conjunto con el escrito patrocinado por un profesional del derechos impugnando la boleta de citación, debe ser ingresado en la sala de sorteos de la corte provincial de cada jurisdicción,

en donde se determinará la competencia del juzgador. “La sentencia dictada en audiencia única, será de condena o ratificatoria de inocencia y podrá ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente si la pena es privativa de libertad” (COIP, 2014, art. 644).

Toda vez que la boleta ha sido agregada al proceso, el señor actuario de la judicatura está en la obligación de sentar la respectiva razón; en la cual señalará que el presunto contraventor ha realizado la impugnación de la boleta en el término legal establecido para que las misma pueda ser tramitada mediante procedimiento expedito.

Una vez que avoca conocimiento el juzgador, éste señalará la fecha de audiencia para que el impugnante ejerza su derecho a la defensa, observando las disposiciones previstas tanto en la norma penal; como en la constitución vigente a fin de llegar a practicar las pruebas de cargo y de descargo.

En la audiencia única se recepta el testimonio del Agente Tránsito que emitió la boleta, por lo que es menester notificarlo para su comparecencia a través de la Agencia de tránsito so pena de que su inasistencia acarree la multa determinada (COFJ, 2009, art.130.7). En caso de no comparecer el impugnante este puede llegar a incurrir en el incumplimiento de decisiones legítimas de autoridad competente (COIP, 2014, 282).

a. Audiencia Única de Tránsito: En esta diligencia se observará las siguientes reglas:

1. Se deberá dar cumpliendo a los principios dispositivo, concentración, y contradicción.
- 2.- Se dejará constancia procesal de la misma, en caso de suspenderse únicamente será válida la justificación previa y aceptada por la o el juzgador.
- 3.- Son públicas, pero no pueden ser grabadas ni difundidas a través de medios de comunicación social.
- 4.- Se resolverá de forma motivada en base a las reglas del debido proceso y su resolución se dará a conocer en la misma audiencia. (Jarrín, 2019).

Es importante tener en consideración que cuando se efectúa la impugnación, el Estado le da el acceso a la justicia como un Derecho de Protección en apego al debido proceso, mismo que se describe como “las relaciones entre el derecho procesal y el derecho constitucional que posibilitan el desarrollo de dos disciplinas jurídicas muy próximas entre sí: el derecho constitucional procesal y el derecho procesal constitucional.” (Ramírez Agudelo, 2015, p. 91).

La CRE garantiza que “la sustanciación de los procesos en todas las materias, instancias, etapas, y diligencias, se llevará a cabo mediante el sistema oral, de acuerdo con los principios de concentración, contradicción y dispositivo” (CRE, 2008, art. 168). De modo que a través de un procedimiento será sencillo, rápido y eficaz impugnar una contravención de tránsito, haciendo uso del derecho a recurrir.

Por último, en la sentencia dictada en la respectiva audiencia y de acuerdo con las reglas del debido proceso la resolución podrá ser condena o ratificatoria de inocencia misma que para ser apelada ante la Corte Provincial, únicamente debe justificarse que la pena impuesta ha sido la privativa de libertad. (COIP, 2014, art. 644 inciso 5to).

A todo esto no se puede dejar de lado que la seguridad jurídica juega un rol importante dentro del sistema normativo, toda vez que al ser considerada un principio básico del derecho, su propósito es asistir a todas las personas en toda circunstancia, puesto que está universalmente reconocida. “Se ampara en la ‘certeza del derecho’ tanto en el ámbito de su publicidad como en el de su aplicación. Significa la seguridad de que se conoce, lo previsto como prohibido, ordenado o permitido por el poder público y privado”. (García de Enterría, 2016, p. 152).

CAPITULO III

INFRACCIONES DE TRÁNSITO E IMPUGNACIÓN DE BOLETAS EN LA LEGISLACIÓN COLOMBIANA

3.1. Consideraciones previas

En el territorio colombiano se encuentra vigente el Código Nacional de Tránsito Terrestre del año 2002, [de aquí en adelante CNTT] esta norma está destinada a regular “la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público” así también “en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito” (CNTT, 2002, art. 1).

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte. Estas entidades públicas o privadas a las que les sean asignadas determinadas funciones de tránsito mediante delegación o convenio, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigilados y controlados por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito. (CTT, 2002, art. 3).

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y

vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del CTT, por lo que los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, etc. Cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación.

La ley señalada en el párrafo anterior establece que “son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:”

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial

La Superintendencia General de Puertos y Transporte

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente demarcación y señalización vial

Los agentes de Tránsito y Transporte. (CNTT, 2002, art. 3).

No obstante, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Dentro del territorio uno de los fines que se plantea el estado colombiano ha sido contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, razón por la cual se designa a la Federación Colombiana de Municipios [de aquí en adelante FCM] el manejo de un Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito [de aquí en adelante SIMIT] para que este perciba el 10% de lo recaudado. (CNTT, 2002, art. 10).

En el territorio colombiano, las escuelas o academias de automovilismo se constituyen como Centros de Enseñanza Automovilística [de aquí en adelante CEA] legalmente

autorizados para la enseñanza de conducción de vehículos automotores y motocicletas. (CNTT, 2002, art. 12).

Para obtener la licencia de conducción por primera vez, es necesario cumplir con los requisitos que la ley impone, entre ellos: “a. Saber leer y escribir, b. Tener 16 años cumplidos, c. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción, d. Certificado de aptitud física, y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud”. Los mismos requisitos aplican para el manejo de vehículos de servicio público con la diferencia de que la edad mínima sea de 18 años. (CNTT, 2002, art. 19).

Las licencias de conducción para vehículos particulares tendrán una vigencia indefinida, mientras que para vehículos de servicio público son renovables cada tres años. (CNTT, 2002, art. 22). Las licencias de conducir se suspenderán:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en imposibilidad transitoria física o mental para conducir, soportado en un certificado médico.
2. Por decisión judicial.
3. Por encontrarse en flagrante estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente.
4. Por reincidir en la violación de la misma norma de tránsito en un período no superior a un año. En este caso la suspensión de la licencia será por seis meses.
5. Por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares. (CNTT, 2002, art. 26).

La licencia de conducción se cancelará: “1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportado en un certificado médico. 2. Por decisión judicial. 3. Por muerte del titular” (Código Nacional de Tránsito Terrestre, CNTT, 2002, art. 26).

3.1.1. Reglas generales y educación en el tránsito

La normativa colombiana en materia de tránsito es bastante clara al estipular que:

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y

debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito. (CNTT, 2002, art. 55).

Para garantizar este precepto se ha diseñado la obligatoriedad de enseñanza de cursos de tránsito y seguridad vial de manera permanente durante la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y medía vocacional. (CNTT, 2002, art. 56). Existen prohibiciones expresas para los peatones a fin de evitar que obstaculicen o afecten el tránsito, así también se inculca el respeto a las señales de tránsito, cruzar por puentes peatonales y zonas específicas a fin de que no exista peligro alguno ni que las actuaciones de los peatones que intenten poner en riesgo su propia seguridad y la de los conductores.

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones: Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre los guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas” (CNTT, 2002, art. 55).

Los peatones que hagan caso omiso a estas prohibiciones serán sancionados con una multa que asciende a un salario mínimo legal diario, [de aquí en adelante SMLD], además pueden iniciarse en su contra acciones de carácter civil, penal y de policía para castigar su falta de responsabilidad y conducta desobediente. En la legislación colombiana se hace una distinción entre hecho punible y contravención administrativa considerando que “que el delito administrativo "no produce daño alguno en lo existente (*damnum emergens*), sino que sólo hace perder ganancia (*lucrum cessans*)” (Torres Rico, 2008, p. 122).

Ciertamente, en la legislación colombiana “el derecho de policía pertenece al *ius puniendi* del estado, y su potestad sancionadora se erige en el procedimiento en el que se aplican sus sanciones no penales y no privativas de la libertad” (Torres Rico, 2008, p. 119). En consecuencia, las denominadas contravenciones de policía no son consideradas conductas punibles, puesto que su comisión no constituye antecedente penal ni se asemejan a una contravención “pero sí constituye una perturbación a la convivencia social a la que se le debe aplicar una dogmática distinta a la penal, en el momento de su sanción”. (p. 120).

3.2. Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

El incumplimiento de las normas de tránsito se denomina infracciones y se considera como tal a toda transgresión o violación de una norma de tránsito. En esta legislación existe dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material. Las sanciones por infracciones resultantes de contravenir lo previsto en el CNTT son:

- ✓ Amonestación.
- ✓ Multa.
- ✓ Suspensión de la licencia de conducción.
- ✓ Suspensión o cancelación del permiso o registro.
- ✓ Inmovilización del vehículo.
- ✓ Retención preventiva del vehículo.
- ✓ Cancelación definitiva de la licencia de conducción. (CNTT, 2002, art. 122).

Este tipo de sanciones se imponen al responsable de la infracción, y pueden ser consideradas como principales o accesorias respectivamente, puesto que de ser el caso en que haya afectación ambiental, también se impondrán sanciones de distinta naturaleza (contaminación acústica o ambiental). La imposición de infracciones ambientales también es potestad de las autoridades de tránsito, por lo que la ley determina que se sancione con:

Multa equivalente a treinta (30) SMLD.

Suspensión de la licencia de conducción hasta por seis (6) meses, por la segunda vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere el propietario del vehículo.

Revocatoria o caducidad de la licencia de conducción por la tercera vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere propietario del vehículo.

Inmovilización del vehículo, la cual procederá sin perjuicio de la imposición de las otras sanciones. (...) (CNTT, 2002, art. 122).

Asimismo, es preciso detallar que las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se impondrán considerando la gravedad de la misma; es decir, el grado de peligro que implica para peatones y conductores respectivamente. En caso de fuga, la multa se duplicará.

Multas: en las disposiciones preliminares del CTT se define como tal a toda “Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes”.

Los contraventores de la normativa de tránsito colombiana están obligados “a pagar multas liquidadas equivalentes a salarios mínimos legales diarios vigentes a la fecha en que se impusiere la sanción” (CNTT, 2002, art. 131). Estos rubros van desde cuatro, hasta treinta salarios mínimos diarios salarios. Cuando el conductor es sorprendido conducir en aparente estado de embriaguez y de comprobarse la infracción se le suspenderá la licencia de conducción de ocho meses a un año, si el vehículo es de transporte público o escolar la multa se duplica y el vehículo será inmovilizado.

3.3. Procedimiento de impugnación bajo la legislación colombiana

En el caso colombiano, el proceso por infracciones de tránsito se tramita mediante procedimiento administrativo y la citación se denomina comparendo. La citación u orden de comparendo es entregada al conductor ordenándole “presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los tres (3) días hábiles siguientes” (CNTT, 2002, art. 135).

La orden de comparendo con la que se inicia el proceso ante la presunta infracción debe llevar estampada la firma del conductor y de negarse hacerlo, la de un testigo que de fe de lo sucedido. Una vez expedida esta orden el funcionario que la emitió deberá entregar una copia de la misma al funcionario competente o la entidad recaudadora en un plazo máximo de doce horas. (CNTT, 2002, art. 135).

A efectos de la no comparecencia ni justificación debida al comparendo “la multa será aumentada hasta por el doble de su valor, en cuyo caso deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la infracción” (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-530 de 2003).

Si el inculpado acepta que cometió la infracción, no será necesaria ninguna otra actuación administrativa y deberá pagar la multa impuesta, con algunos beneficios que se le otorga:

1. Si posterior a emitida la orden del comparendo el infractor decide cancelar la multa dentro de los 5 días posteriores, la misma puede ser reducida hasta en un 50%. Si el conductor asiste obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un centro integral de atención. (CNTT, 2002, art. 136). El organismo que dicte el curso recibirá el 25% de la multa y el otro 25% el organismo de tránsito del lugar en donde cometió la infracción.

2. Si la multa se paga dentro de los veinte días debe ser pagada en un 75% bajo las condiciones de asistir al curso descrito, caso contrario paga el 100% más el interés por mora. (CNTT, 2002, art. 136).

3. Si el contraventor no comparece dentro de los cinco días, la autoridad departamental de tránsito luego de treinta días plazo seguirá el proceso entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados. En esa misma audiencia se practicarán las pruebas sancionando o absolviendo al inculpado. (CNTT, 2002, art. 136).

Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario de los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distritales para que en audiencia pública para que éste decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.

La audiencia de pruebas y alegatos: permite la presentación del presunto infractor ante los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital de tránsito para controvertir la acusación, mediante la presentación de pruebas conducentes a determinar su

inocencia, como parte del derecho a la defensa. La audiencia de fallo, se da luego de la etapa probatoria, se lleva a efecto una audiencia pública a fin de emitir la decisión motivada.

Es susceptible de recursos en razón de la cuantía de la multa, si es menor a 20 salarios mínimo vitales diarios se puede interponer recurso de reposición, si supera esta cuantía o si se resolvió suspender la licencia de conducir se puede interponer recurso de apelación.³

Para el efecto, en esta legislación se prevé agotar cada etapa utilizando términos y fases que se aplican para procesos abreviados y especiales.

Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para este fin. El pago de la multa a favor del organismo de tránsito que la impone y la comparecencia, podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

³ Ley 1437 de 2011, C.P.A.C.A [Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo] que reguló el procedimiento administrativo sancionatorio para normar vacíos normativos producto de tramitar las causas por “vía gubernativa”.

CAPITULO IV

LA IMPUGNACIÓN DE BOLETAS POR CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, UN ESTUDIO COMPARADO ENTRE LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA Y COLOMBIANA.

4.1. Derecho a la defensa e impugnación

En ambas legislaciones la ley permite que las personas puedan defenderse y justificar su inocencia si tienen los elementos probatorios necesarios para que así suceda. Cuando el conductor no está de acuerdo con la sanción impuesta puede hacer uso de su derecho a la defensa y debido proceso. El derecho de igualdad, no discriminación, también se refleja en ambas legislaciones puesto que en amparo a lo que disponen los tratados y convenios internacionales se puede recurrir de las decisiones tomadas por autoridad competente.

Al momento de efectuarse la impugnación, el ciudadano accede a la justicia como un Derecho de Protección que instituye el Estado en apego al principio de inocencia y que le permite justificar si las actuaciones de la administración pública son erradas o coherentes. Ésta diligencia en Ecuador se puede efectuar hasta en un término máximo de tres días, una vez ingresada la petición se agrega al proceso, el secretario sienta razón de todas actuaciones y según lo dispone el artículo 641 del COIP, se tramitarán en procedimiento expedito. Mientras que en Colombia, se ordena al infractor en primer lugar acudir a la autoridad de tránsito competente dentro de cinco días hábiles a fin de justificar su inocencia; o que se determine su culpabilidad.

Si bien en ambas legislaciones se realiza una audiencia en la cual el infractor tiene derecho a su legítima defensa observando las disposiciones legales y constitucionales, concentrando y practicando todas las pruebas de cargo y descargo. Se recepta además el testimonio del Agente Civil de Tránsito que levantó la infracción, por lo que es obligatoria su asistencia ante el funcionario competente para que en audiencia pública éste decrete las pruebas conducentes. En el caso ecuatoriano se requiere impugnar la boleta para poder acceder a la defensa; mientras que en Colombia es obligación comparecer ante la autoridad de tránsito ya que de no hacerlo se entiende como aceptada la sanción impuesta.

4.2. Diferencias existentes

Las diferencias que surgen al hablar de impugnación de boletas en materia de tránsito son ampliamente visibles entre la legislación ecuatoriana y colombiana. Previo a explicar a detalle es preciso resaltar que en la legislación colombiana se garantiza la prevención, recurriendo en última instancia a la sanción pecuniaria; es así que, al emitir la citación o comparendo es obligación acudir ante la autoridad de los organismos de tránsito departamental, municipal o distrital según corresponda para justificar su inocencia de ser el caso.

Algo que llama la atención de manera precisa es que en Ecuador, se renueva el documento habilitante cada cinco años de manera obligatoria; mientras que en Colombia se expide una sola vez y ésta no caduca. Al tratarse de vehículos de servicio público se renueva cada tres años, previo a certificar que el solicitante se encuentra en perfectas condiciones físicas y médicas. Adicional, se ha verificado que en materia de tránsito la prevención opera de manera bastante amplia, puesto que la educación vial para peatones y conductores se imparte desde la educación inicial.

En Ecuador al referirse a impugnaciones de boletas de tránsito cuando han surgido causas que así lo ameriten, el presunto infractor puede justificar su inocencia acudiendo a la vía judicial, lo que implica gastos económicos y en caso de ser negada la impugnación, el presunto contraventor debe también pagar la multa impuesta. Este tipo de impugnación es posible aplicar únicamente al tratarse de contravenciones de tránsito; puesto que los delitos llevan un trámite totalmente diferente, ya que provoca la intervención de la fiscalía para que mediante acusación particular o de oficio se pueda tramitar y juzgar el delito.

Los delitos de tránsito en Colombia tienen un tratamiento diferentes el cual está contemplado en el la Ley 906 de 2004, denominado Código de Procedimiento Penal (Sánchez & Vanegas, 2015). Se tramitan estos delitos por vía penal y se otorga a las víctimas la capacidad de reclamar tres derechos: la verdad, la justicia y la reparación.

Ecuador cataloga las infracciones de tránsito como delitos y contravenciones prescritas dentro de la norma penal, mientras que en el caso colombiano se ajusta a las reglas de la ley de tránsito vigente (CNTT); a diferencia de la legislación ecuatoriana la impugnación es

conocida como comparendo, mismo que es tramitado en vía administrativa. La ley permite defenderse del cobro de la multa que únicamente es de carácter pecuniario. Al reconocer que efectivamente se cometió la infracción se le otorga un descuento en el pago de la sanción que puede llegar hasta el cincuenta por ciento de la misma.

La impugnaciones constituyen la acción y efecto de combatir, contradecir, refutar; mientras la legislación ecuatoriana solo permite que se realice por vía judicial ante las Unidades Judiciales en la jurisdicción competente donde se originó la contravención, una vez que el Agente de Tránsito ha realizado la citación mediante boleta por contravención, dentro del término de tres días contados a partir de la citación/notificación. En Colombia se tiene cinco días para proponer el comparendo y justificar la inocencia o culpabilidad del infractor.

4.3. Propuesta

La seguridad jurídica y la legalidad buscan la efectiva protección a los derechos y obligaciones de las personas dentro del marco normativo constitucional, con estos preceptos resulta preciso considerar que la normativa nacional ecuatoriana requiere fortalecer los principios constitucionales con celeridad, proporcionalidad, eficacia, eficiencia y seguridad jurídica.

El Estado ecuatoriano a través de sus órgano competentes sea éste el ejecutivo o legislativo, está en la facultad de subsanar todos los vacíos procedimentales, estableciendo mecanismos por medio de política públicas para fortalecer la prevención en materia de tránsito de modo que se reduzca al mínimo la posibilidad de cometer contravenciones a la ley ya que la educación vial contribuye a la prevención.

Impugnar las boletas de tránsito en vía administrativa es un mucho más eficiente, debiendo aplicarse en nuestro país de manera similar a la legislación colombiana y considerar ser aplicado este procedimiento en las contravenciones para garantizar el derecho de los conductores a un debido proceso, lo que permitirá ahorrar tiempo y dinero; así como también concientizar en la aplicación de la ley.

Se recomienda promover mecanismos adecuados que garanticen la capacitación de los operadores de justicia, toda vez que los procesos de impugnación en el sistema jurídico ecuatoriano son ampliamente tardíos. Por tanto, al tramitar las impugnaciones de forma rápida y eficiente se permitirá la optimización de recursos en contravenciones de tránsito.

En efecto, el artículo 8 de la LOTTTSV en su literal i señala que “i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales” es entre otros uno de los principales objetos que persigue este cuerpo normativo. Por tanto, amparados en el propio precepto normativo el artículo 147 de la LOTTTSV establece:

Art. 147.- El juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal, corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial.

Cuando el Agente de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado vaya a sancionar una contravención que implique privación de libertad, podrá requerir inmediatamente la asistencia de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador para la detención del infractor.

Haciendo una reforma al presente artículo el mismo quedará de la siguiente manera:

Art. 147: Para el control y ejecución de las contravenciones de tránsito establecidos en el Código Orgánico Integral Penal, serán competentes los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos de la circunscripción territorial donde haya sido cometida la contravención, cuando estos asuman la competencia y la Comisión de Tránsito del Ecuador en su jurisdicción siempre y cuando en la infracción no implique la pena privativa de libertad. Puesto que en ese caso el juzgamiento de las contravenciones se realizará en los Juzgados de Contravenciones de Tránsito.

Cuando el Agente de Tránsito del Gobierno Autónomo Descentralizado vaya a sancionar una contravención que implique privación de libertad, podrá requerir inmediatamente la asistencia de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Ecuador para la detención del infractor.

Esto permitirá ejercer efectivamente sus competencias a los gobiernos autónomos descentralizados en sentido estricto a lo previsto en la norma constitucional, misma que en sus artículos 262 y 264 otorga a los gobiernos regionales autónomos, así como a los gobiernos municipales entre otras competencia la de “3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal dentro de su territorio”. Lo invocado tiene estrecha relación con lo dispuesto por el artículo 130 del COOTAD, que se refiere al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte y profundiza a detalle la metodología para ejecutar el control en la gestión de tránsito.

Por tanto, el juzgamiento de contravenciones corresponderá en sentido estricto al poder judicial cuando se trate de situaciones que ameriten privación de libertad; mientras que las infracciones que tienen como sanción una multa en valor pecuniario puede ser resuelta de manera ágil a través de la vía administrativa, otorgando a los conductores la potestad para defenderse en base al debido proceso y en aplicación a la seguridad jurídica.

CONCLUSIONES

La impugnación es reconocida como aquella acción o efecto de contradecir o refutar ante órganos superiores respecto de las decisiones adoptadas por la autoridad interior. Bajo este criterio, ha sido posible garantizar la tutela de los derechos y el respeto a los mismos, la impugnación viene establecida en las normas constitucionales; así como en los tratados y convenios internacionales que integran el bloque de constitucionalidad. Los principios sobre los cuales se fundamenta son: legalidad, favorabilidad, contradicción e inocencia, además la seguridad jurídica juega un rol primordial puesto que forma parte de las bases del debido proceso.

Respecto de las infracciones en materia de tránsito en la legislación ecuatoriana, las mismas se clasifican en delitos y contravenciones las cuales al ser cometidas de forma culposa ameritan las sanciones estatuidas en el Código Orgánico Integral Penal. Sancionar delitos constituye un proceso más riguroso que el de las contravenciones ya que su procedimiento se judicializa, existiendo agravantes y atenuantes, se requiere además de la intervención de Fiscalía; no así las contravenciones ya que la sanción viene dada en razón de su gravedad, las cuales pueden ser, desde primera; hasta séptima clase y se impugnan en el término de tres días cuando no se está conforme.

Mientras tanto la legislación colombiana prevé un mecanismo distinto para proceder cuando se ha cometido una infracción de tránsito, es así que en primer lugar se emite una orden de comparendo para que el conductor acuda ante el respectivo organismo de tránsito en el término de cinco días y presente pruebas de descargo que avalen su inocencia; de no hacerlo, se entiende como aceptada la culpa y se procede a imponer la sanción pecuniaria respectiva, mismas que debe ser cancelada dentro de los cinco días posteriores. Esta legislación es bastante flexible si el infractor acepta su responsabilidad ya que en materia de tránsito se busca la rehabilitación y la concientización.

Si bien en ambas legislaciones el derecho a la defensa está presente en cada una de las etapas procesales, llevándose a cabo audiencias que permitan la contradicción de los hechos

y la comparecencia de los implicados, en Ecuador éste acto es voluntario; mientras que en Colombia es obligatorio. Ciertamente, las sanciones pecuniarias, la reducción de puntos, ni la privación de libertad educan al conductor ni evita reincidencias; mientras que la prevención si garantiza que los conductores se eduquen y concienticen sobre las buenas prácticas en materia de tránsito a fin de que los derechos se puedan garantizar en igualdad de condiciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguirre, P. (2017). Medios de Impugnación. *Diálogos judiciales*.
- Asamblea Nacional. (2008a). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional. (2008b). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Nro. 180 de 10 de febrero de 2014.
- Avila Santamaría, R. (Ed.). (2008). *La Constitución del 2008 en el contexto andino: Análisis desde la doctrina y el derecho comparado* (1ra ed).
- Convención Americana sobre Derechos Humanos, suscrita en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos. (1969). Organización de los Estados Americanos.*https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm
- Del Rio Ferretti, C. (2012). Estudio sobre el derecho al recurso en el proceso penal. Estudios constitucionales. *Revista de Estudios constitucionales*, 10(1), 245–288.
- Departamento Internacional de la OEA. (1969). Convención americana sobre derechos humanos suscrita en la conferencia especializada interamericana sobre derechos humanos (B-32). Recuperado de https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm
- García de Enterría, E. (2016). *Justicia y Seguridad Jurídica en un Mundo de Leyes Desbocadas*. Aranzadi.
- Gozaini, O. (2019). *Tratado de derecho procesal civil*. La Ley.
- Guerra, F. (2015). *Vulneración del derecho a recurrir el fallo en las acciones objetivas de impugnación tributarias*. universidad San Francisco. <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/5068/1/122608.pdf>
- Guerrero del Pozo, F. (2017). *El agotamiento de recursos previo a la acción extraordinaria de protección ¿Un presupuesto material o procesal?* Corporación Editora Nacional.
- Herrera, T. (2016). *La Impugnación de una Sentencia de Absolución por parte del Órgano*

- de Acusación Oficial, vulnera los derechos de los procesados en el Distrito Metropolitano de Quito 2015.* Universidad Central del Ecuador.
<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/8222/1/T-UCE-0013-Ab-426.pdf>
- Jarrín, I. (2019). Impugnaciones en las contravenciones de tránsito. *Derecho Ecuador*.
<https://www.derechoecuador.com/impugnaciones-en-las-contravenciones-de-transito>
- Naciones Unidas. (1976, marzo 23). *Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos*.
<https://www.unhcr.org/refugees/2013/12/56952222.html>
- Piedra, S., & Rivera, A. (2016). *Principio de impugnación constitucional de medida cautelar independiente en el caso de acción de protección* [Tesis de Maestría]. Universidad Técnica de Machala.
- Poder Público, Rama Legislativa. (2002). *Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*. Diario Oficial No. 44.932, de 13 de septiembre de 2002.
http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf
- Quinchuela, C. (2020). Audiencia de impugnación: Materia tránsito. *Derecho Ecuador*.
<https://www.derechoecuador.com/audiencia-de-impugnacion-materia-transito>
- Ramírez Agudelo, M. (2015). El debido proceso. Opinión Jurídica. *Revista Opinión Jurídica*, 4(7), 89–105.
- Sánchez, J., & Vanegas, F. (2015). Las víctimas en los delitos culposos por accidentes de tránsito en Colombia. *Universidad Nueva Granada*.
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12825/DERECHOS%20DE%20LAS%20VICTIMAS%20EN%20DELITOS%20CULPOSOS%20POR%20ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO%20EN%20COLONBIA%20pdf.pdf?sequence=1>
- Torres Rico, R. (2008). Delitos y contravenciones como factores de criminalidad y de perturbación de la convivencia social. *Revista Criminalidad*.
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-31082008000100006

ANEXO 1

a. Glosario de términos

CADH: Convención Americana sobre Derechos Humanos

CEA: Centros de Enseñanza Automovilística

CNTT: Código Nacional de Tránsito Terrestre

SMDLV: Salario Mínimo Diario Legal Vigente

COFJ: Código Orgánico de la Función Judicial

COIP: Código Orgánico Integral Penal

CRE: Constitución de la República del Ecuador

FCM: Federación Colombiana de Municipios

LOTTTSV: Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

PIDCP: Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

RLOTTTSV: Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

SIMIT: Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Favio Raphael Quiñonez Cuenca**, con C.C: # **1104291404** autor del trabajo de titulación: **La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana**, previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, a los **28 días del mes de agosto de 2021**

Nombre: **Quiñonez Cuenca, Favio Raphael**

C.C: **1104291404**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana		
AUTOR(ES)	Favio Raphael Quiñonez Cuenca		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ab. Pablo Carrión, Msc.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	28 de agosto de 2020	No. DE PÁGINAS:	45 páginas
ÁREAS TEMÁTICAS:	Penal		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Impugnación, Recursos, Seguridad Jurídica, Tutela efectiva.		

RESUMEN/ABSTRACT:

En Ecuador la normativa vigente establece que en materia de tránsito son infracciones aquellos delitos y contravenciones cometidas de forma culposa que ameritan sanciones estatuidas por el Código Orgánico Integral Penal. Atendiendo a los principios y mandatos que instituye la norma constitucional, en todo proceso en que se determinen derechos y obligaciones se prevé recurrir del fallo o resolución como una de las garantías básicas del debido proceso. Con este antecedente, el trabajo titulado “La impugnación de boletas por contravenciones de tránsito, un estudio comparado entre la legislación ecuatoriana y colombiana” tuvo como objetivo elaborar un estudio comparado respecto de los mecanismos instituidos dentro de cada legislación. Para cumplir este propósito el investigador contó con soporte bibliográfico y documental, obtenido de fuentes legales y doctrinarias extraídas de repositorios y bibliotecas virtuales. La investigación se caracterizó por tener un enfoque cualitativo contenido en cuatro capítulos, el primero abordó la impugnación como un recurso constitucional relacionando su naturaleza conceptual y doctrinaria al marco jurídico ecuatoriano. En el segundo capítulo se expuso detalladamente el procedimiento de impugnación de boletas de tránsito en Ecuador, el capítulo tercero contiene el procedimiento de impugnación en materia de tránsito en la legislación colombiana. El cuarto capítulo amplía el debate analizando elementos comunes y diferencias existentes, finalmente se planteó las respectivas conclusiones y recomendaciones considerando que la normativa ecuatoriana debe promover mecanismos adecuados que garanticen el derecho de los conductores a un debido proceso en respeto a los principios constitucionales de celeridad, proporcionalidad, eficacia, eficiencia y seguridad jurídica.

ADJUNTO PDF:		SI	NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	CON	Teléfono: +593-996-536-397	E-mail: rafaqc_929@hotmail.com
CONTACTO CON INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	CON LA INSTITUCIÓN DEL	Nombre: Ab. Toscanini Sequeira Paola María, Msc. Teléfono: +593-999570394 E-mail: E-mail: paola.toscanini@cu.ucsg.edu.ec / paolats77@icloud.com	
		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	