



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

La contravención por exceso de velocidad, tras la sentencia 18-11-IN/25.

AUTOR:

Guzmán Segovia, José Francisco

**Trabajo de Titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADO**

TUTORA:

Dra. Paredes Caveró, Ángela María, Mgs.

**Guayaquil, Ecuador
13 de febrero del 2026**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo titulación, fue realizado en su totalidad por **Guzmán Segovia, José Francisco**; como requerimiento para la obtención del Título de Abogado.

TUTORA

f. _____

Dra. Paredes Caveró, Ángela María, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____

Dra. Pérez Puig-Mir Nuria, Mgs.

Guayaquil, a los 13 días del mes de febrero del año 2026



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, Guzmán Segovia, José Francisco

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **La contravención por exceso de velocidad, tras la sentencia 18-11-IN/25**, previo a la obtención del Título de **Abogado**, ha sido desarrollado en base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, 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 científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 13 días del mes de febrero del año 2026

AUTOR



f. _____

Guzmán Segovia, José Francisco



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

Yo, Guzmán Segovia, José Francisco

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **La contravención por exceso de velocidad, tras la sentencia 18-11-IN/25**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 13 días del mes de febrero del año 2026

AUTOR



Firmado electrónicamente por:
**JOSE FRANCISCO
GUZMÁN SEGOVIA**
Validar electrónicamente con Firm@EC

f. _____

Guzmán Segovia, José Francisco



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICADO DE ANÁLISIS
magister

AA JOSE GUZMAN

6%
Textos sospechosos

5% Similitudes
0% similitudes entre comillas (ignorado)
0% entre las fuentes mencionadas
3% idiomas no reconocidos (ignorado)
< 1% Textos potencialmente generados por la IA

Nombre del documento: AA JOSE GUZMAN.docx
ID del documento: 020db75f999248e3abd7f61ad6dc6766c1f580be
Tamaño del documento original: 289,22 kB

Depositante: Ángela María Paredes Cavelo
Fecha de depósito: 2/2/2026
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 2/2/2026

Número de palabras: 6110
Número de caracteres: 41.004

Ubicación de las similitudes en el documento:

Fuentes principales detectadas

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	es.scribd.com SENTENCIA 18-11-IN-25 PDF Castigos Sentencia (ley) 42 fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (258 palabras)

**Dra. Paredes Cavelo, Ángela María, Mgs.
TUTORA**

AUTOR



Validado electrónicamente por:
**JOSE FRANCISCO
GUZMAN SEGOVIA**
Validar electrónicamente con Furead®

f. _____

Guzmán Segovia, José Francisco

AGRADECIMIENTO

A Dios, por darme la vida, la fuerza y la oportunidad de culminar esta etapa tan importante.

A mi madre, Aida Segovia Olvera, porque este logro lleva su nombre y su esfuerzo en cada página. Después de la pandemia, cuando la incertidumbre económica, la crisis de salud y la inseguridad se volvieron parte del día a día del Ecuador, ella jamás permitió que abandonara mi sueño de convertirme en abogado. Con su trabajo, sus sacrificios silenciosos y su fe inquebrantable, hizo posible que yo pudiera seguir estudiando, aun cuando las circunstancias parecían estar en contra.

Su cariño se convirtió en mi refugio y su ejemplo en mi mayor motivación para levantarme cada vez que pensé rendirme. Este título no es solo un mérito académico, es la prueba viva de su amor, de sus desvelos y de su valentía para sostenerme cuando más lo necesité. A ella, mi eterna gratitud y mi compromiso de honrar cada día el esfuerzo que ha hecho por mí.

Extiendo también mi agradecimiento a quienes, de una u otra forma, aportaron a mi formación profesional y personal durante este proceso.

Att. Guzmán Segovia, José Francisco

DEDICATORIA

A mi madre, Aida Segovia Olvera.

Esta nueva carrera, este título de abogado, es para ti. Cuando la pandemia golpeó nuestras vidas y el país atravesaba momentos de miedo, enfermedad, desempleo e inseguridad, tú fuiste el pilar que no se quebró. En medio de las dificultades económicas y de la preocupación constante por la salud y la seguridad, nunca dejaste de creer que yo podía llegar hasta el final.

Gracias a tu esfuerzo, a tus sacrificios y a tu amor sin condiciones, hoy puedo decir que he cumplido una meta que parecía lejana. Cada clase, cada examen y cada noche de estudio estuvieron sostenidos por tu confianza. Con esta dedicatoria quiero decirte que todo lo que he logrado, y lo que vendrá, es fruto de tu entrega y de tu coraje.

Te dedico este trabajo, este título y cada paso que dé en mi vida profesional, con la promesa de honrar los valores que me enseñaste y de llevar siempre en alto el apellido que con tanto orgullo me has dado.

Así mismo, dedico este esfuerzo a mis hijos, Alfonsina del Mar y José Guillermo. Que este trabajo sea para ustedes un ejemplo de perseverancia y de fe en los propios sueños, una muestra de que, incluso en medio de las dificultades, es posible alcanzar las metas con disciplina y constancia. Deseo que siempre luchen por lo que anhelan, que se formen como personas de bien, íntegros, justos y comprometidos con la sociedad, y que encuentren en este logro de su padre una inspiración para construir su propio camino.

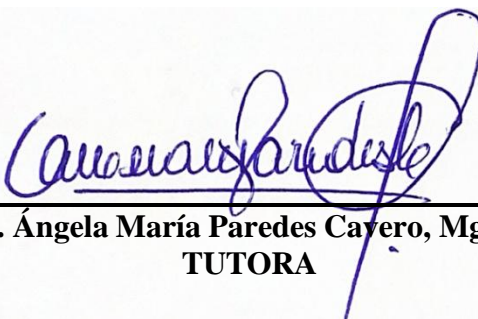
Att. Guzmán Segovia, José Francisco



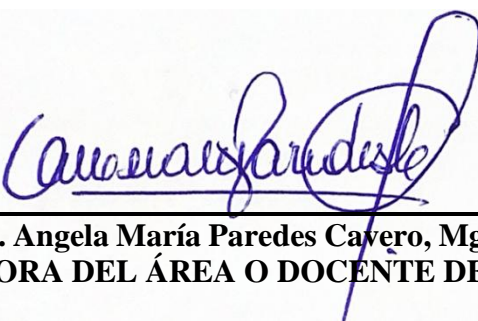
UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS

CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. 
Dra. Ángela María Paredes Cayero, Mgs.
TUTORA

f. _____
Dra. Pérez Puig-Mir Nuria, Mgs
DIRECTORA DE LA CARRERA

f. 
Dra. Angela María Paredes Cayero, Mgs
COORDINADORA DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

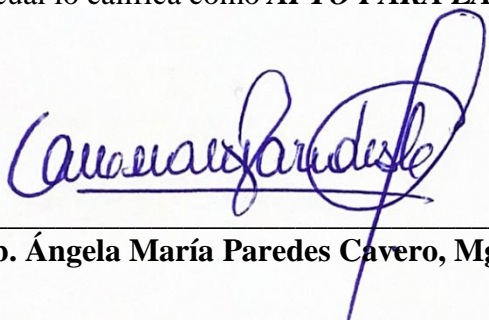


**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE B 2025
Fecha: Febrero 2026

ACTA DE INFORME FINAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado “**La contravención por exceso de velocidad tras la sentencia 18-11-IN/25**”, elaborado por el estudiante **JOSE FRANCISCO GUZMAN SEGOVIA**, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de **10/10 DIEZ SOBRE DIEZ**, lo cual lo califica como **APTO PARA LA SUSTENTACIÓN**.

f. 
Ab. Ángela María Paredes Cavero, Mgs.

ÍNDICE

RESUMEN	XI
ABSTRACT	XII
INTRODUCCIÓN	2
CAPITULO I	3
Antecedentes	3
Planteamiento del problema	4
Objetivo general	4
Objetivos específicos	4
Justificación de la Investigación	5
CAPÍTULO II	6
TEÓRICA, CONCEPTUAL Y LEGAL	6
MARCO DE CONCEPTOS Y TEORÍAS	6
Contravención de Tránsito & Multas	6
Principio de Equidad	7
Principio de Proporcionalidad	8
Principio de Humanidad	8
Seguridad Vial & Seguridad Jurídica	8
MARCO DE BASES LEGALES	9
Contravención de tránsito según el Código Orgánico Integral Penal	9
CAPITULO III	12
Análisis de Sentencia 18-11-IN/25, de fecha 9 enero de 2025	12
Fundamento de la decisión judicial	12
Propuesta de Reforma	17
Justificación de la Propuesta	19
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20
REFERENCIAS	21

RESUMEN

Artículo académico que tiene como objeto el análisis a Dictamen emitido en Sentencia 18-11-IN/25 sobre contravención por exceso de velocidad; cuyo campo legal es el Derecho Constitucional, que como norma suprema garantiza el Debido Proceso y Principio de Proporcionalidad; sin embargo la problemática es que el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, actualmente ya no dispone la pena privativa de libertad, sino solo multa y consecutivamente reducción de puntos por la contravención; a través de una sentencia firme emitida por el Juez, debido a que cuando se le aplicaba la pena privativa de libertad se le estaba restringiendo en este sentido al ciudadano del contenido de protección de acogerse a garantías básicas del Debido Proceso, por tal razón existe una violación al Principio de Proporcionalidad, es aquí la relevancia de imponer una mayor sanción económica a los infractores.

La estructura del marco teórico y legal, cuya descripción y contenido de temas conexos a la norma procesal en ámbito penal, señala metodología cualitativa con técnicas de análisis documentales. Por lo tanto, se sugiere una propuesta de reforma al Código Orgánico Integral Penal sobre contravenciones, la cual es para proteger los derechos fundamentales, ya que la sanción impuesta debe ser sustituida por una multa severa y decretarla en el COIP en este tipo de contravención de tránsito.

Palabras claves: Contravención, Exceso de Velocidad, Pena Privativa de Libertad, Debido Proceso, Multas económicas, Principio de Proporcionalidad.

ABSTRACT

This academic article analyzes the opinion issued in Judgment 18-11-IN/25 regarding a traffic violation for speeding. The legal field is Constitutional Law, which, as the supreme law, guarantees Due Process and the Principle of Proportionality. However, the problem is that Article 386 of the Comprehensive Organic Penal Code mandates imprisonment, a fine, and a reduction of points for the violation, through a final judgment issued by the competent judge in an expedited procedure. This restricts the citizen's right to the protection afforded by the Basic Guarantees of Due Process, thus constituting a violation of the principle of proportionality.

The structure of the theoretical and legal framework, which describes and analyzes topics related to procedural law in the criminal sphere, employs a qualitative methodology with documentary analysis techniques. Therefore, a proposal for reforming the Comprehensive Organic Criminal Code regarding minor offenses is suggested, aiming to protect fundamental rights. This proposal advocates replacing the current sanction with a substantial fine and imposing a non-custodial sentence for this type of traffic violation.

Keywords: Minor Offense, Speeding, Custodial Sentence, Due Process, Principle of Proportionality.

INTRODUCCIÓN

Artículo investigativo sobre la problemática de la contravención de tránsito por exceso de velocidad, conducta que pone en riesgo el orden público y la seguridad vial de peatones. Teniendo en cuenta que a pesar de tener normativas jurídicas sancionatorias penales, pues no siempre su ejecución obtiene una disminución efectiva de reducir conciencia por parte de los conductores que van a exceso de velocidad; y, basado en Sentencia 18-11-IN/25, de fecha enero de 2025, donde se declara la inconstitucionalidad (IN) de la pena privativa de la libertad de tres días de la contravención por exceso de velocidad del numeral 3, artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP).

El objetivo del análisis investigativo en el trabajo de titulación será plantear la importancia jurídica de cuestionar si las leyes sobre sanciones actuales, están cumpliendo con su fin preventivo, y/o requieren reformulación en multas más severas. En el Primer Capítulo se demostrará la problemática de la contravención de tránsito por exceso de velocidad y aparente ineficacia de imponer multas severas que conlleven a concienciar a los conductores, como sanciones que ayuden a un mejor control.

El Segundo Capítulo se señalará definiciones teóricas de la contravención de tránsito por exceso de velocidad, Seguridad Jurídica, Principio de Equidad, Principio de Proporcionalidad, Principio de Humanidad, multas pecuniarias en esta clase de contravención. Así como también un análisis sobre la jurisprudencia ecuatoriana al debate del tema. El Tercer Capítulo se señalará el análisis de Sentencia 18-11-IN/25, de fecha enero de 2025, emitida por la Corte Constitucional, que muestra su acto resolutorio de inconstitucionalidad de la pena privativa de la libertad en el artículo 386 COIP, interpretación de la normativa LOTTTSV.

Finalizando con la necesidad de una reforma al COIP sobre las sanciones de multas severas, para mejorar educación vial de los conductores y fortalecer mecanismos de control, reforzando la ejecución y proporcionalidad de dichas sanciones, a través del aumento de multas pecuniarias. Conclusiones y recomendaciones.

CAPITULO I

Antecedentes

La pena privativa de libertad de tres días por la contravención de tránsito de exceso de velocidad establecida en el numeral 3 del Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal en Ecuador fue declarada como inconstitucional (IN) por la Corte Constitucional a través de una decisión crucial dada en enero de 2025, la misma que fue emitida principalmente por vulnerar la proporcionalidad y la seguridad jurídica. Existiendo tesis y repositorios académicos que respaldan y analizan esta declaratoria, tal como en el tema de análisis jurídico que es la Sentencia 18-11-IN/25, confirmando la inconstitucionalidad de esa sanción de pena privativa de libertad para una contravención de tránsito por exceso de velocidad. Es decir; la inconstitucionalidad (IN) de la pena privativa de libertad de tres días de la contravención por exceso de velocidad del numeral 3, artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP). Fue una acción pública de inconstitucionalidad (IN) por el fondo de varios artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

Sin embargo; respecto de aquellas competencias emitidas a la Agencia Nacional de Regulación y del Control del Transporte del área Terrestre, del Tránsito y Seguridad Vial, y las funciones también del Directorio de la respectiva Agencia; y, competencias de parte del Consejo Consultivo a nivel Nacional del Transporte en Ecuador, diversas infracciones del tránsito, sobre sus agravantes; y, las respectivas penas aplicables, donde se incluye a la privación de libertad por exceso de velocidad; en que la Corte Constitucional del Ecuador aceptó parcialmente la inconstitucionalidad (IN) presentada.

Tomando en consideración que; como una cuestión previa, la Corte Constitucional del Ecuador declaró que varios artículos que han sido impugnados fueron derogados por reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) y del Código Orgánico Integral Penal (COIP), careciendo de efectos retroactivos. Sin embargo, analizó la constitucionalidad de las disposiciones reproducidas en el (Código Orgánico Integral Penal) COIP. Respecto a la pena privativa de libertad por exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado, la Corte Constitucional del Ecuador declaró su inconstitucionalidad por la vulneración del principio de proporcionalidad, numeral

6 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, señalando que la privación de libertad debe ser de última ratio, ya que es la sanción más gravosa; y con fundamento en la sentencia 61-18-IN/23, concluyó que dicha pena resulta desproporcionada para una contravención cuyo fin es disuasivo, pues sanciona un potencial riesgo y no un daño efectivo.

Planteamiento del problema

En Ecuador, las multas por exceso de velocidad en el año 2025 dependen del grado de la contravención de tránsito, tomando en cuenta que el Salario Básico Unificado (SBU) en el país es de \$470 dólares americanos actualmente, por lo cual las sanciones económicas es del 30% del Salario Básico Unificado (SBU) que es la cantidad de \$141 dólares americanos para excesos de velocidad moderado y un Salario Básico Unificado (SBU) completo que es \$470 más la reducción de diez puntos para excesos de velocidad mayores; crucialmente, desde mayo del año 2025, los radares en Ecuador están suspendidos por falta de calibración, invalidando multas hasta diciembre, y la Corte Constitucional mediante la sentencia elimino la pena privativa de libertad por esta contravención, aunque aún existen márgenes de tolerancia para multa. El problema en las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad no radica únicamente por el desconocimiento de leyes, sino que también influyen otros factores relevantes, tales como el bajo impacto económico en las multas, es decir sanciones a conductores quienes cometen dicha contravención; y, a la vez también escasa percepción del riesgo generado.

Objetivo general

Determinar las sanciones impuestas a través de multas pecuniarias, en contravención de tránsito por exceso de velocidad decretado en el Código Orgánico Integral Penal; mediante análisis a Sentencia 18-11-IN/25, fecha enero de 2025.

Objetivos específicos

- Demostrar jurisprudencia y doctrina sobre sanciones pecuniarias en contravención de tránsito por exceso de velocidad en Ecuador, seguridad jurídica y principios constitucionales involucrados.
- Señalar la percepción legal de Corte Constitucional sobre el análisis a Sentencia 18-11-IN/25, fecha enero de 2025; y, demostrar de qué forma ayudará en el ámbito de tránsito, el aumentar las multas pecuniarias a esta clase de contravención mediante una vía de reforma en el COIP.

Justificación de la Investigación

En consecuencia, la declaración de la inconstitucionalidad (IN) de la pena privativa de libertad establecida en el artículo 386, numeral 3, del COIP, emitido por la Sentencia 18-11-IN/25, fecha enero de 2025; determinando que esta contravención no se sancione con pena privativa de libertad. En qué cuya decisión de mayoría de jueces no debieron aplicar el principio de favorabilidad en el análisis de constitucionalidad de normas infra legales, debido a que; a criterio investigativo, este principio solo es aplicable en casos concretos dentro de juicios penales y no en el control abstracto de constitucionalidad.

Por otra parte la importancia de demostrar que la imposición de un aumento económico en multas pecuniarias como sanción ante una contravención de tránsito por exceso de velocidad, resultara ser una medida efectiva que servirá como método para reducir contravenciones de esta clase; al ser esta una percepción que reflejará una clara preferencia, por el hecho de ser medidas de carácter económico y punitivo, basado por el “principio de disuasión”, es decir mientras más sea costosa económicamente una contravención, pues menor será la probabilidad de los conductores de cometer la misma. El aumento económico de multas pecuniarias será percibido ante la sociedad, como la solución eficaz e inmediata, y se sugiere que no debería ser la única medida, debido que podrían implementarse otras políticas donde se ponga en conocimiento de los conductores a la educación vial y control, caso contrario tendrán sanciones, con el objetivo de lograr una reducción del exceso de velocidad, como manera de brindar seguridad a los peatones.

La necesidad de reforma el Código Orgánico Integral Penal ya que ha sido positivo declarar la no pena privativa de libertad en estas contravenciones; pero debe tener una mayor sanción económica para que tenga repercusión el conductor, de manera que permitan a la Agencias Nacionales de Tránsito del Ecuador avanzar hacia un sistema judicial que sea más eficaz; garantizando el derecho al recurrir un afectado a la impugnación, que representará un paso importante para consolidar un estado de derecho, en que la justicia del país sea accesible a todos los ciudadanos; brindando entendimiento claro de las normativas jurídicas de tránsito ecuatorianas en esta clase de situaciones.

CAPÍTULO II

TEÓRICA, CONCEPTUAL Y LEGAL.

MARCO DE CONCEPTOS Y TEORÍAS

Contravención de Tránsito & Multas

El tratar el tema de las contravenciones de tránsito, generalmente emitidas por un Agente de Tránsito competente, emitidas en base a la gravedad de la contravención del conductor; que al respecto la obra “Práctica del Tránsito” señala:

Las contravenciones de tránsito en Ecuador son infracciones a las normas de seguridad vial, reguladas por el Código Orgánico Integral Penal (COIP), que resultan en multas económicas y reducción de puntos en la licencia. Las sanciones varían desde faltas leves hasta penales, gestionadas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) y entidades locales. El pago se puede realizar a través de canales bancarios autorizados. Puntos Clave sobre Contravenciones y Multas: Consulta: Se pueden consultar las citaciones y valores a pagar en el portal web de la ANT o la CTE. Tipos de Infracciones: Incluyen exceso de velocidad, no usar cinturón, mal estacionamiento, conducir bajo efectos de alcohol o sustancias, y conducir sin licencia. Sanciones: Las multas incluyen reducción de puntos en la licencia de conducir (desde 4.5 hasta 10 puntos según la gravedad) y, en casos graves, prisión (ej. 3 días por primera clase). Impugnación: Se dispone de tres días hábiles posteriores a la citación para impugnar una multa ante un juez de tránsito con el patrocinio de un abogado. Caducidad: La acción por contravenciones de tránsito puede caducar en ciertos plazos legales si no se procesan correctamente (Cárdenas, 2024).

Es importante definir que las multas se han ajustado, pero las consecuencias por no respetar los límites de velocidad siguen siendo severas; y, en cuanto a los límites de velocidad en Ecuador en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se establecen los límites de velocidad impuestos en todo el país, con el objetivo de reducir la siniestralidad en las vías y garantizar la seguridad vial.

Los límites de velocidad de los conductores varían según el tipo de vehículo y el entorno en el que se circula; pues los vehículos livianos y motocicletas podrán el 50 km/h en vías urbanas, 90 km/h en vías perimetrales, 100 km/h

en carreteras rectas y 60 km/h en curvas. Mientras que el transporte público de pasajeros podrá conducir a 50 km/h en vías urbanas y curvas en carreteras, 90 km/h en carreteras perimetrales, y 90 km/h en rectas de carretera; y, por último, tenemos a los vehículos de transporte de carga que deberán conducir a 50 km/h en vías urbanas y curvas en carreteras, 70 km/h en carreteras y hasta 90 km/h en rectas (Argudo, 2025).

Desde el 21 de febrero del año 2025, las multas emitidas por exceso de velocidad emitidas por radares en Ecuador no tendrán validez, debido a que ningún ente municipal ha presentado los respectivos certificados de calibración que han sido requeridos por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Por lo tanto, las sanciones generadas desde esa fecha hasta la actualidad podrán ser impugnadas por los conductores, únicamente con el acto de enviar una foto de la infracción al correo oficial. Hay que tomar en cuenta también que la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) publicará un listado de radares autorizados cuando se presenten las certificaciones del INEN o de laboratorios acreditados; pues esta nueva normativa exige recalibración anual de los dispositivos y busca garantizar que las sanciones a los conductores sean legítimas, para evitar de esta forma fraudes y/o errores en su aplicación.

Las multas por las contravenciones de tránsito en Ecuador hasta el año 2025 son muy bajas y es por esta razón que aun los conductores en general les dan la poca importancia a dichas multas, debido a que si es por puntos tal como lo señalan los artículos 385, 386 y 387 COIP, pues ANT anualmente devuelve aquellos puntos perdidos a los conductores, es motivo por el cual reducir puntos pues no resulta ser una salida viable que ayude a disminuir contravenciones de tránsito (Díaz, 2025).

Principio de Equidad

El efecto del Principio de Equidad ante la reacción penal es aceptado o conocido como un resultado netamente justo ante aquella ofensa inferida o dada por el autor (conductor) a un determinado bien jurídico ajeno, sin embargo, la noción de la justicia puede verse en ciertos casos severamente cuestionada, en el caso de que por ejemplo si junto al daño que se haya ocasionado por dicha contravención de tránsito se produce consecutivamente serios sufrimientos.

El Principio de Equidad en la Constitución del Ecuador (2008) busca garantizar la igualdad real, no solo formal, mediante la justicia social, la redistribución y el trato diferenciado a grupos vulnerables. Se fundamenta en el Artículo 11, promoviendo la igualdad de oportunidades y derechos, y se aplica en áreas como la tributación (Art. 300), salud (Art. 42) y género (Art. 41) para reducir desigualdades históricas (Anzules, 2023)

Principio de Proporcionalidad

El Principio de Proporcionalidad en contravenciones de tránsito asegura que la sanción económica por multa, suspensión, etc.; sea de manera justa y adecuada a la gravedad de la falta cometida, así evitar penalidades excesivas y/o arbitrarias, dicho principio es aplicado mediante el test de idoneidad, necesidad y proporcionalidad estricta, tomando en cuenta la culpabilidad del contraventor.

El Principio de Proporcionalidad es entre el daño provocado por la infracción y el castigo a imponer. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las contravenciones de tránsito y las sanciones, administrativas o de otra naturaleza. El principio de proporcionalidad debe estar presente al momento de la tipificación de las contravenciones de tránsito y en su aplicación (Arévalo, 2022).

Principio de Humanidad

Principio de Humanidad en las contravenciones de tránsito y el derecho en general, pues implica que las sanciones económicas deben ser justas, proporcionales y no degradantes, prohibiendo penalidades económicas crueles, como en casos de conductores con enfermedades graves y/o discapacidades severas, limitando así el poder punitivo del Estado y protegiendo los derechos fundamentales (Caiza, 2023).

Seguridad Vial & Seguridad Jurídica

La Seguridad Jurídica ante una contravención por exceso de velocidad implica conocer las leyes específicas que varían por jurisdicción, como la de Ecuador, los procedimientos de las multas y puntos, y los derechos de defensa, como impugnar errores en la multa, tales como por ejemplo las fotos multas, datos incorrectos y/o la homologación del radar, buscando siempre la proporcionalidad y un debido proceso para evitar sanciones económicas injustas.

MARCO DE BASES LEGALES

Contravención de tránsito según el Código Orgánico Integral Penal

Este artículo 386 sobre contravención de tránsito por exceso de velocidad refleja la importancia que deben tener los conductores del cumplimiento de las normativas de tránsito básicas para la circulación y la seguridad vial, destacando que incluso contravención de velocidad aparentemente menor pueden causar o generar algunas clases de riesgos que son importantes para la vía pública, estableciéndose parámetros claros y específicos que permitan garantizar responsabilidades de conductores y propietarios de vehículos.

También existe dentro de la normativa ecuatoriana una ley que es subordinada a nuestra Constitución, tal como Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en que se debe garantizarse derechos y principios constitucionales fundamentales.

Las sanciones en ambos cuerpos legales comprenden multas pecuniarias multas administrativas y si existe una contravención grave inclusive tendrá pena privativa de libertad, según las consecuencias de dicha contravención de tránsito; por lo que es relevante señalar que las contravenciones de tránsito se encuentran divididas dentro de siete grupos; que han sido impuestas para mejorar comportamientos y conciencia de conductores.

Entonces la presente ley también determina un régimen sancionatorio en concordancia con el Código Orgánico Integral Penal (COIP) estructurado en base a la gravedad de dicha contravención, con la finalidad de garantizarse la seguridad vial y jurídica.

También es importante mencionar, que sin embargo las sentencias por contravenciones de tránsito (arts. 385-392 COIP, Ecuador) imponen sanciones económicas (15% a 3 SBU), reducción de puntos (4.5 a 10), prisión (1 a 30 días) y retención vehicular. Destacan severas penas por embriaguez incluyendo 30 días de cárcel y 60 días de suspensión de licencia.

Análisis aplicándose la metodología documental de fichas que registran sentencias judiciales, con relación a contravenciones de tránsito, señalado desde el artículo 385 al 392 de este cuerpo penal, evidencio lo siguiente a través del siguiente cuadro:

Tabla No. 1:

Contravenciones de tránsito - artículo 385 al 392 COIP	
Multas muy altas podrán generar una menor reincidencia	En contravenciones de sanciones las cuales superan los 2 o 3 de Salarios básicos Unificados, pues se registró a una menor reincidencia, debido a temor de infractores a pagar estas multas pecuniarias tan altas.
Reducción de puntos con poco impacto	En varios casos, aunque existió reducción de puntos, la reincidencia continua, debido a la falta de ejecución real y la posibilidad de recuperar los puntos con facilidad.
Multas bajas fomentan el incumplimiento	En contravenciones con sanciones más leves (por debajo del 50% de un SBU), se observaron mayores tasas de reincidencia, impugnaciones mínimas y una menor importancia a cumplir las leyes de tránsito
Discrecionalidad judicial	Se evidencio variabilidad en las sentencias dictadas por diferentes jueces, lo que refleja una falta de uniformidad en la interpretación y aplicación de las sanciones

Elaborado por: José Guzmán

El artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) de Ecuador, específicamente sobre el exceso de velocidad, sanciona a quienes superan los límites fuera del rango moderado. A partir de enero de 2025, la Corte Constitucional declaró inconstitucional la prisión de 3 días, eliminando la cárcel y manteniendo multas económicas (\$460 para 2025), reducción de 10 puntos en la licencia y retención del vehículo.

Sanción Actual (Tras reforma 2025):

Multa: 1 Salario Básico Unificado (SBU) vigente.

Puntos: Reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.

Retención: Retención del vehículo.

En Conclusión, desde el contexto del exceso: Aplica cuando el conductor supera los límites de velocidad permitidos, fuera del rango moderado, con una tolerancia de 5 km/h.

Cambio principal: La Corte Constitucional determinó que la pena privativa de libertad (cárcel) era desproporcionada para este tipo de contravención, priorizando medidas administrativas.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) se fundamenta en la equidad, la seguridad vial y la protección de grupos vulnerables (adultos mayores, niños, personas con discapacidad), garantizando su movilidad y tarifas diferenciada.

Por lo tanto, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) regula la movilidad y seguridad vial en Ecuador, trabajando junto al Código Orgánico Integral Penal (COIP). Las reformas al artículo 386 del COIP buscan endurecer las sanciones contra la informalidad y el exceso de velocidad, incluyendo multas severas, reducción de puntos y retención del vehículo.

Tabla No. 2:

Principales Sanciones de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	
Multas económicas desde el 5% hasta el 100% del salario básico unificado del trabajador	Retención de los vehículos, centros de retención vehicular, que estarán a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados
Reducción de puntos en la licencia de conducir desde 1.5 hasta la pérdida total de los puntos en su licencia de conducir	Suspensión o revocatoria de la licencia y privación de la libertad en casos más graves

Elaborado por: José Guzmán

CAPITULO III

Análisis de Sentencia 18-11-IN/25, de fecha 9 enero de 2025

El tercer capítulo se planteará un análisis sobre la inconstitucionalidad de la frase “pena privativa de libertad de cinco a quince días” en el numeral 3 del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal; y, posición dogmática de parte del Tribunal Sentencia 18-11-IN/25, de fecha 9 enero de 2025.

Fundamento de la decisión judicial

Primero los accionantes sostienen que las normas impugnadas serían contrarias a los principios de eficiencia y eficacia en la administración pública, reconocidos en el artículo 227 de la Constitución; y, señalando que esta contradicción tendría lugar por dos razones:

El primer motivo de razón es que la norma contenida en el artículo 15 de la LOTTTSV no establecería la entidad encargada de ejecutar el Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte “plan de movilidad”. Al respecto, la Asamblea Nacional sostiene que la norma impugnada especifica los organismos encargados de la expedición, evaluación y ejecución del plan de movilidad. Por esta razón, no se advertiría oscuridad que afecte su constitucionalidad.

La segunda razón, los accionantes consideran que la adscripción de la ANT, prevista en el artículo 17 de la LOTTTSV, contradice el carácter autónomo que le otorgaría el artículo 16 de la misma ley, lo que afectaría los principios de eficiencia y eficacia de la administración pública. Por su parte, la Asamblea Nacional y la Procuraduría General del Estado indican que la autonomía y facultades de la ANT no se ven afectadas por la adscripción de esta a un ministerio, de allí que no serían inconstitucionales. En consecuencia, no se identifica una contradicción entre el artículo 227 de la Constitución y los artículos 16, segundo inciso, y 17 de la LOTTTSV.

Por lo tanto, la Corte Constitucional fundamenta su decisión judicial en que efectivamente los artículos 15, 16, segundo inciso, y 17 de la LOTTTSV son compatibles con el artículo 227 de la Constitución, en relación con la norma que prevé los principios de eficacia y eficiencia de la Administración Pública.

Segundo los accionantes no impugnan el incumplimiento de establecer algún mecanismo de participación ciudadana, sino el nivel de representación de los GAD'S en el directorio de la ANT.

Por lo cual la Corte Constitucional fundamenta su decisión judicial en que no se advierte que la norma contenida en el artículo 18 de la LOTTVS sea incompatible con los artículos 85, 95 y 100 de la Constitución.

Tercero la Corte observa, que, a diferencia de lo señalado por los accionantes, la norma del artículo 20.17 de la LOTTTSV impugnado no se refiere a una atribución de la ANT de conformar empresas de economía mixta, sino a la facultad del director de autorizar esa conformación.

Consecuentemente, el argumento de los accionantes se centra en la conjetura de que la norma impugnada, per se, provocaría un conflicto de intereses, en relación con las empresas de economía mixta autorizadas por el director ejecutivo de la ANT. Y que la consecuencia de ello sería que se incumpla la obligación relativa a regular, controlar y gestionar el sector estratégico de transporte, determinada en el artículo 313 de la Constitución.

Por tal razón la Corte Constitucional fundamenta su decisión judicial en que el artículo 20.17 de la LOTTTSV no es contrario al artículo 313 de la Constitución y se descarta la alegada inconstitucionalidad.

Cuarto la norma del artículo 23 de la LOTTTSV crea el Consejo Consultivo como un organismo de consulta e información del Directorio de la ANT y determina que sus recomendaciones no tendrán carácter vinculante. Por su parte, el artículo 100 de la Constitución dispone la conformación, en todos los niveles de gobierno, de instancias de participación integradas por autoridades electas, representantes del régimen dependiente y representantes de la sociedad con el objetivo de elaborar planes y políticas nacionales, presupuestos participativos, fortalecer la participación y formación ciudadana. De lo expuesto, no se observa contradicción entre la norma impugnada y la norma constitucional, toda vez que el fin del órgano consultivo es generar un espacio colectivo de incidencia en la formulación y ejecución de la política pública en materia de tránsito y transporte terrestre. Al respecto, la participación ciudadana tiene como objetivo “propiciar la deliberación como mecanismo de definición y resolución de nuestros intereses”, de modo que

contribuya a una mejor toma de decisiones por parte de las autoridades u organismos competentes para ello.

La Corte Constitucional fundamenta su decisión judicial en que la norma impugnada no contraviene el artículo 100 de la Constitución, se descarta la inconstitucionalidad alegada; debido a que la participación ciudadana no necesariamente implica una competencia o rol de decisor asignado por el ordenamiento jurídico. Por consiguiente, el hecho de que la norma impugnada determine que las recomendaciones del Consejo no serán vinculantes, no es una razón para concluir la inconstitucionalidad de esta.

Quinto la norma impugnada, contenida en los numerales 3 y 14 del artículo 29 de la LOTTTSV, no es contraria al principio de legalidad contemplado en el artículo 226 de la Constitución.

Sexto no se evidencia que la potestad, contenida en el artículo 29.25 de la LOTTTSV, sea contraria a los principios consagrados en el artículo 227 de la Constitución; y se descarta su inconstitucionalidad.

Séptimo sobre los artículos 29.26 y 192.1 de la LOTTTSV, de que los accionantes señalan que serían contrarios a los principios de legalidad, participación, planificación y transparencia, contemplados en los artículos 226 y 227 de la Constitución.

La Corte Constitucional como magistrados se pronunciaron sobre las normas contenidas en los artículos 29.26 y 192.1 de la LOTTTSV y determinaron que las facultades en cuestión son constitucionales, por lo que existe cosa juzgada al respecto. En consecuencia, se desestiman las alegadas inconstitucionalidades.

Octavo en relación con el artículo 96 de la LOTTTSV, en que los accionantes señalan que sería contrario al derecho a la seguridad jurídica, contemplado en el artículo 82 de la Constitución, al no identificar las categorías o tipos de licencias de conducir.

La Corte señala que los accionantes impugnan la falta de regulación de los tipos o categorías de licencia porque considera que no hay especificación clara de los mismos y afecta la seguridad jurídica. El artículo 95 de la LOTTTSV dispone que las categorías y tipos de la licencia de conducir serán definidas en el reglamento de dicha ley; lo cual, en efecto se realiza en los artículos 132 al 140 del reglamento.

Concluyendo que la Corte Constitucional fundamenta su decisión judicial en que al estar regulada la cuestión acusada en el correspondiente reglamento y no haber reserva de ley respecto de esta materia, no se evidencia una contradicción entre la norma impugnada del artículo 96 de la LOTTTSV y el artículo 82 de la Constitución.

Noveno del artículo 188 de LOTTTSV, pues sería contrario al derecho a la igualdad y no discriminación, contemplado en el artículo 11.2 de la Constitución, al permitir que centros universitarios formen a conductores profesionales.

Los accionantes que están señalando es una cuestión de competitividad y factores de mercado para el desarrollo de sus actividades económicas, lo cual no está ligado a una desigualdad material en el supuesto legal examinado. Por tales razones expuestas, no se observa una incompatibilidad entre la norma impugnada del artículo 188 de la LOTTTSV y el derecho a la igualdad y no discriminación, reconocido en el artículo 11.2 de la Constitución.

Décimo sobre los artículos 386, primer inciso, numeral 1 y tercer inciso, numeral 2, así como 387, numeral 2 del COIP, del hecho de que, si serían contrarios al derecho a la seguridad jurídica, al establecer como infracción hechos que, a su vez, estarían previstos como circunstancias agravantes de las infracciones de tránsito.

La Corte constata que conducir un vehículo sin licencia es considerado una contravención de primera clase, mas no se encuentra entre las citadas agravantes del artículo 374 del COIP. Por lo tanto, no se configura el hecho acusado por los accionantes como contrario al derecho a la seguridad jurídica.

Por las razones expuestas, se concluye que las normas impugnadas no generan la incertidumbre acusada por los accionantes. Por lo tanto, los artículos 386, primer inciso, numeral 1 y tercer inciso, numeral 2, así como 387, numeral 2 del COIP no son incompatibles con el derecho a la seguridad jurídica.

Décimo primero en que los accionantes señalan que el artículo 383 del COIP, sería contrario al principio de proporcionalidad, establecido en el artículo 76.6 de la Constitución, al agravar la pena cuando se conduce un transporte público con llantas lisas.

Según la LOTTTSV, el transporte público puede ser colectivo y masivo. Si bien conducir con llantas lisas tiene implicaciones en la seguridad, rendimiento y

eficiencia de los vehículos en general, las consecuencias son más graves para los vehículos que presentan una mayor carga o peso en términos de pasajeros.

No resulta injustificada la distinción que realiza la norma impugnada entre conductores de vehículos particulares y de transporte público. Por lo que a si la distinción al agravar la sanción es proporcional. Respecto de la garantía de proporcionalidad de la infracción, la Magistratura de la Corte Constitucional subrayó la importancia de que exista una congruencia adecuada entre la penalización y la acción que está siendo cuestionada. Esto implica que la sanción no debe ser desmedida en relación con la gravedad de la infracción.

En conclusión, la medida establecida en el segundo inciso del artículo 383 del COIP, no es desproporcional y, por lo tanto, no es incompatible con el artículo 76.6 de la Constitución.

Décimo segundo se puede señalar que el artículo 386.3 del COIP, donde los accionistas indican que sería contrario al principio de proporcionalidad, establecido en el artículo 76.6 de la Constitución, respecto de la sanción prevista para el conductor que excede los límites de velocidad fuera del rango moderado, el cual es el tema investigativo del presente artículo académico.

El artículo 386 del COIP tipifica y sanciona como contravenciones de tránsito de primera clase, entre otros, exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado establecido en el reglamento correspondiente; e impone una sanción que consiste en: i) pena privativa de libertad de tres días, ii) multa de un salario básico unificado del trabajador y, iii) reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Por lo expuesto, el artículo 386.3 del COIP es incompatible con el artículo 76.6 de la Constitución; por lo cual concluyo que la pena de privación de la libertad que sanciona conducir con exceso de velocidad es innecesaria y desproporcional.

De lo expuesto, la Corte Constitucional administrando justicia resolvió primeramente aceptar parcialmente la pretensión contenida en la acción pública de inconstitucionalidad 18-11-IN y acumulados; y segundo declarar la inconstitucionalidad por el fondo de la pena privativa de libertad de tres días, únicamente, en relación con la contravención tipificada en el numeral 3 del primer inciso del artículo 386 del COIP.

Propuesta de Reforma

El caso de la sentencia de la Corte Constitucional No. 18-11-IN/25 y acumulados de fecha 09 de enero de 2025; muestra la importancia la inconstitucionalidad de la de la frase “pena privativa de libertad de cinco a quince días”, en los artículos sobre contravenciones de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal; por tal razón se sugiere la presente reforma debido a que la privación de la libertad afecta el derecho a libre movilidad y debe ser de ultima ratio, puesto que limita la autonomía de las personas, quienes pasan a la custodia del Estado mientras permanecen en centros de la privación de la libertad que a la vez colapsan los centros penitenciarios vulnerando los derechos de las personas al estar detenidos por una contravención.

Pero desde el contexto del exceso de velocidad aplica cuando el conductor supera los límites de velocidad permitidos, fuera del rango moderado, con una tolerancia de 5 km/h. se debe imponer una multa elevada para que el infractor tome conciencia.

Primera Reforma

El numeral 3 del Art. 386 del COIP sobre contravenciones de tránsito de primera clase textualmente señala:

Será sancionado con pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir: 3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.

Reforma que se sugiere la siguiente adición a esta disposición:

La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente. Esta contravención no será sancionada con pena privativa de la libertad; sino que será sancionado multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de veinte puntos en su licencia de conducir.

Segunda Reforma

En la sección tercera sobre contravenciones de tránsito el Art. 383 del COIP textualmente señala:

La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior; y además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Reforma:

La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de tres días y disminución de diez puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior; y además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

Justificación de la Propuesta

Respecto del artículo 383 y 386 del COIP, se debe tener en cuenta que la disposición fue modificada en virtud de la sentencia de la Corte Constitucional 61-18-IN/23 de 20 de diciembre de 2023, que declaró la inconstitucionalidad de la frase “pena privativa de libertad de cinco a quince días”.

La privación de la libertad afecta psicológicamente a las personas y al derecho a libre movilidad por la razón que debe de ser utilizado como último ratio, puesto que limita la autonomía de las personas, quienes pasan a la custodia del Estado mientras permanecen en centros de la privación de la libertad. Esta sanción es la más gravosa, por lo que resulta desproporcional su aplicación para garantizar el derecho a la seguridad vial, en una dimensión preventiva, en la que sanciona un potencial riesgo, mas no el resultado dañoso.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Se puede señalar la existencia de sentencias en que impugnan la privación de la libertad de tres días, que se impone a las personas que conducen vehículos a exceso de velocidad fuera del rango moderado. Considerando tal como lo señaló la corte que esta sanción es desproporcionada e innecesaria porque confluye con otras, como la pérdida de puntos de la licencia y el pago de una multa más elevada para que los conductores infractores tomen mayor conciencia de sus actos.
- Concluyo que; a más de la privación de la libertad, la norma prevé otras penas no privativas de libertad para aquel que incurra en la conducta prohibida, con los cuales es posible alcanzar el fin constitucionalmente válido. Es decir, hay otras medidas menos lesivas para alcanzar el mismo fin, el cual protege la seguridad vial en una dimensión preventiva, por lo que la privación de la libertad resulta innecesaria.
- La pena de privación de la libertad que sanciona conducir con exceso de velocidad es innecesaria y desproporcional, tal como lo indico la corte, pero imponer una multa económica elevada resulta necesario. En consecuencia, el artículo 386.3 del COIP es incompatible con el artículo 76.6 de la Constitución.
- Se recomienda la reforma el Código Orgánico Integral Penal ya que será positivo el que se declare multas económicas elevadas en estas contravenciones; es decir debe tener una mayor sanción económica para que tenga repercusión el conductor, como manera que permitan a la Agencias Nacionales de Tránsito del Ecuador avanzar hacia un sistema judicial que sea más eficaz.
- Se recomienda garantizar el derecho al recurrir un afectado a la impugnación, que representará un paso importante para consolidar un Estado de Derecho, en que la justicia del país sea accesible a todos los ciudadanos; brindando entendimiento claro de las normativas jurídicas de tránsito ecuatorianas en esta clase de situaciones.

Referencias

- Anzules, O. (2023). Validez de las pruebas de alcoholtest y narcotest en infracciones de tránsito. (Tesis de Maestría). Otavalo: Universidad de Otavalo. <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/bitstream/52000/834/1/PP-DP-2022-057.pdf>
- Arévalo, E.; Valle, A. (2022). Recurso de apelación y derecho a la defensa frente a las contravenciones de tránsito. En *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas*, vol. 7, N° 13, Santa Ana Coro, dic. 2022. <https://doi.org/10.35381/racji.v7i13.1961>; http://ve.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2542-33712022000200038.
- Asamblea Nacional Constituyente del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi: Registro Oficial número 449 de 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398 de 07 -ago.- 2008, última modificación: 25 -mar.- 2024.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento 180 de 10-feb-2014, Última modificación: 17-feb.-2021.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Código Orgánico de la Función Judicial. Primer Suplemento del Registro Oficial. Resolución N°01. Quito-Ecuador: Corte Nacional de Justicia del Ecuador.
- Caiza Gallegos, K. (2023). Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas asociadas con penas privativas de libertad en contravenciones de tránsito en el Ecuador. (Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar). <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9751/1/T4257-MDP-Caiza>.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC. (Sept-2025). Estadísticas de Transporte. Siniestros de Tránsito Trimestral, I y II, 2025. Agencia Nacional de Tránsito, 2020-2025. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/webinec/Estadisticas_Economicas/Estadistica
- LEY ORGÁNICA DE EFICIENCIA ENERGÉTICA. Obtenido: https://www.recursoyenergia.gob.ec/wp-content/uploads/2022/12/20190319-S_R_O_449_19_MARZO_LEY-ORGANICA-DE-EFICIENCIA-ENERGETICA.pdf.

LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Obtenido: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>.

Ministerio de Transporte y Obras Públicas. (2024). Guía No. 1 de la PNMUS. Mecanismos para el fomento de la seguridad vial. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp->

REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY ORGÁNICA DE EFICIENCIA ENERGÉTICA. (2021).

Obtenido:https://arconel.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2024/07/REGLAMENTO_GENERAL_DE_LA_LEY_ORGANICA_DE_EFICIENCIA_ENERGETICA.pdf

Sentencia de la Corte Constitucional del Ecuador. Quito, D.M., de fecha 09 de enero de 2025.

Sentencia 18-11-IN/25. Obtenido de: <file:///C:/Users/diani/OneDrive/Escritorio/2025/tesis%20%20oct%202025%20a%20enero%202026/Lizeth%20Bacon%20%20sentencia%202025%20%20contravencion%20exces%20velocidad/sentencia%20contravencion%20exceso%20de%20velocidad.pdf>



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, **Guzmán Segovia, José Francisco**, con C.C: # 0914163894 autor del trabajo de Titulación: **La contravención por exceso de velocidad, tras la sentencia 18-11-IN/25**, Previo a la obtención del título de **Abogado** 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, 13 de febrero del 2026



Validado electrónicamente por:
**JOSÉ FRANCISCO
GUZMÁN SEGOVIA**

Validable únicamente con FIRMADIC

f. _____

Nombre: **Guzmán Segovia, José Francisco**

C.C: 0914163894



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	La contravención por exceso de velocidad, tras la sentencia 18-11-IN/25		
AUTOR(ES)	Guzmán Segovia, José Francisco		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Dra. Paredes Cavero, Ángela María, Mgs.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	13 de febrero del 2026	No. DE PÁGINAS:	21
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho de Penal, Pena Privativa de Libertad, Debido Proceso, Multas, Principio de Proporcionalidad		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Contravención, Exceso de Velocidad, Pena Privativa de Libertad, Debido Proceso, Multas, Principio de Proporcionalidad.		
RESUMEN/ABSTRACT:	<p>Artículo académico que tiene como objeto el análisis a Dictamen emitido en Sentencia 18-11_IN/25 sobre contravención por exceso de velocidad; cuyo campo legal es el Derecho Constitucional, que como norma suprema garantiza el Debido Proceso y Principio de Proporcionalidad; sin embargo la problemática es que el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, actualmente ya no dispone la pena privativa de libertad, sino solo multa y consecutivamente reducción de puntos por la contravención; a través de una sentencia firme emitida por el Juez, debido a que cuando se le aplicaba la pena privativa de libertad se le estaba restringiendo en este sentido al ciudadano del contenido de protección de acogerse a Garantías Básicas Debido Proceso, por tal razón existe una violación al principio de proporcionalidad, es aquí la relevancia de imponer una mayor sanción económica a los infractores. La estructura del Marco teórico y legal cuya descripción y contenido de temas conexos a la norma procesal en ámbito penal, señala metodología cualitativa con técnicas de análisis documentales. Por lo tanto, se sugiere una propuesta de reforma al Código Orgánico Integral Penal sobre contravenciones, la cual es para que se protejan los derechos fundamentales, ya que la sanción impuesta debe ser sustituida por una multa severa y decretarla en el COIP en este tipo de contravención de tránsito.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593994877194	E-mail: jf.guzmans@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Ab. Paredes Cavero, Angela María Mgs.		
	Teléfono: +593-4-2222024		
	E-mail: angela.paredes01@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			