



Universidad del Azuay

Facultad de Ciencias Jurídicas

Escuela de Derecho

**“REFORMA DE LA LEY DE TRÁNSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y
SEGURIDAD VIAL, CAMBIOS SIGNIFICATIVOS, E
INCONSTITUCIONALIDADES EN RELACIÓN A LAS CONTRAVENCIONES”**

**Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Abogado de los
Tribunales de Justicia de la República.**

Autor: Paola Catalina Molina Calderón.

Director: Dr. Olmedo Piedra

Cuenca, Ecuador

2012

Agradecimiento.

Mi más sincero agradecimiento y admiración para todos mis maestros que día tras día me enseñaron a amar el Derecho, en especial al Dr. Olmedo Piedra Iglesias quien con su nobleza, generosidad y entusiasmo supo depositar en mi sus sabias enseñanzas para así comprender que la Abogacía es una ardua labor que nos regala la satisfacción de luchar y hacer lo correcto.

Paola Molina C.

Dedicatoria.

A mis padres, que con su afán, sacrificio y amor supieron guiar mi camino para hoy hacer posible la culminación de mis estudios y así asegurarme un futuro mejor, que siempre lo pondré al servicio del bien, la verdad y la justicia como lo hicieron ellos como grandes y honestos abogados que son.

A mis hermanos, con los cuales aprendí a vivir y crecer como cómplices y amigos incondicionales.

Paola Molina C.

Resumen

Las leyes de tránsito en el Ecuador han ido cambiando y tratando de adecuarse a la realidad de la sociedad llegando a cambios sustanciales tanto en la Ley de Tránsito del 2008, como en su Reforma en el 2011, con la finalidad de evitar accidentes, pero hay la necesidad de analizar la legalidad, eficacia, validez y concordancia con la Constitución Ecuatoriana, por lo que he encontrado inconsistencias que deberían producir que algunas normas no sean aplicadas, evitar inconstitucionalidades, y así llegar a la conclusión que al momento de expedir normas se debe analizar la relación con la Norma Suprema.

ABSTRACT

Traffic laws in Ecuador have changed throughout the years in an effort to adapt to the reality of society. Substantial changes, both in the 2008 Traffic Law and its Reform in 2011 were made with the purpose of preventing accidents. However, it is necessary to analyze its legality, efficacy, validity, and agreement with the Ecuadorian Constitution. I have found inconsistencies that show that some regulations should not be applied in order to avoid unconstitutionality, and therefore reached the conclusion that before issuing rules, their agreement with the Supreme Law should be analyzed.



UNIVERSIDAD DEL
AZUAY
DPTO. IDIOMAS



Translated by,
Diana Lee Rodas

Abstract

The Transit Laws in Ecuador have been changing and trying to adjust to the reality of society coming to substantial changes in both the Transit Law 2008, as in its Reformation in 2011, in order to avoid accidents, but there the need to analyze the legality, efficiency, validity and agreement with the Ecuadorian Constitution, so I found inconsistencies that should produce some norms are not applied, avoid unconstitutional, and thus conclude that at the time of issuing rules should analyze the relationship with the Supreme Norm.

INDICE

Agradecimiento.....	ii
Dedicatoria.....	iii
Resumen.....	iv
Abstract.....	v
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I.....	3
Introducción.....	3
1.1 Libertad de Transporte en el Ecuador.....	3
1.2 Antecedentes de la Ley de Tránsito en el Ecuador.....	11
<u>1.3 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 2008..</u>	15
1.4 Reforma de la Ley de Tránsito del 29 de marzo 2011.....	17
1.5 División de la Ley de Tránsito. Delitos y Contravenciones.....	18
Conclusiones.....	21

CAPITULO II	23
Introducción	23
2.1 Las Contravenciones en el Ecuador.	23
2.1.1 Precedentes Históricos.	27
2.2 Clases de Contravenciones.....	28
2.3 Diferencias de las Contravenciones entre la Ley del 2008 y la 2011.	47
2.4 Juzgamiento de las Contravenciones.	50
2.4.1 Fuero De Corte en Caso de Contravenciones.	56
2.5. Multas de las Contravenciones.....	57
2.5.1 En Caso de Mora.....	58
2.6. Títulos de Crédito.....	59
2.7. Cobro de las Contravenciones.....	60
Conclusiones	60
CAPITULO III.....	63
Introducción	63

3.1. Prescripción de las Contravenciones.....	63
3.2. Análisis a la Transitoria Vigésimo Tercera de la Reforma del 2011.	65
3.3. Principios Constitucionales Vulnerados por la Transitoria Vigésimo Tercera de la Reforma del 2011.	72
3.3.1. Estado Garantista.....	73
3.3.2. Principio de Irretroactividad.....	75
3.3.3. Principio de Legalidad.	77
3.3.4. El Debido Proceso.....	80
3.3.5. Presunción de Inocencia.....	82
Conclusiones	85
CAPITULO IV	87
Introducción	87
4.1. Actuación de los Jueces de Tránsito.	87
4.1.1. Jueces de Contravenciones.....	89
4.1.1. Aplicación de la Ley de Tránsito.	92

4.2. Nuevos Organismos Para el Juzgamiento de la Ley de Tránsito.....	93
4.2.1. Competencia.....	94
4.2.2. Legalidad e Ilegitimidad.	94
4.2.3. Eficacia.....	95
Conclusiones.....	96
CAPITULO V.....	98
Introducción.....	98
5. Estadísticas.....	98
5.1. Estadísticas del Ingreso de Contravenciones De Tránsito del Juzgado Segundo de Tránsito del Azuay, del 2009 y 2010.	98
5.2. Dineros que debían ser cobrados por las Contravenciones, en relación a las Estadísticas, del 2009 y 2010.	103
Conclusiones.....	105
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	106
BIBLIOGRAFÍA.....	110
ANEXOS.....	114

Índice de Tablas e Ilustraciones.

Infracciones 1	30
Contravenciones 2	99
Contravenciones 3	100
Contravenciones 4	101
Contravenciones 5	101
Contravenciones por cobrar.....	105
Ilustración 1	102
Ilustración 2	102

Índice de Anexos

1. Sentencias de la Corte Constitucional sobre el Doble Conforme..... 115
2. Resolución de Consejo de la Judicatura en Transición No. 047-2012.....122
3. Resolución del Consejo Nacional de Competencias No. 003-CNC-2012...125
4. Resolución del Consejo Nacional de Competencias No. 006-CNC-2012...131

INTRODUCCIÓN

La nueva Ley de Tránsito del Ecuador del 2008, aprobada por la Asamblea Constituyente cambio drásticamente la estructura de tránsito en el Ecuador, en la que incluye ya no solo a conductores, sino además a pasajeros y peatones, con obligaciones y derechos, además se crea la licencia con puntos que se van descontando según el tipo de infracción que se cometa, las mismas que las divide delitos y contravenciones. Al percatarse los asambleístas que esta norma antes citada no estaba siendo aplicada en su totalidad y encontraron un sin número de impunidad en el juzgamiento, fuga del conductor, la no comparecencia del mismo al juicio, hecho que dejaba a los Jueces de tránsito en la imposibilidad de poder dictar sentencias por falta de comparecencia de los acusados a la etapa de juicio de acuerdo al sistema acusatorio oral, ya que no hay fuerza de Ley, ni moral para hacerles comparecer a las audiencia y así muchos temas más se emitió la Reforma de la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial del 29 de marzo del 2011, la misma que de manera más drástica aumento las penas, se ampliarían castigos, cambian las multas y otro detalles importantes, de tal suerte que buscan que la vigencia de esta Ley disminuya las infracciones y accidentes de tránsito. Es así de acuerdo a lo manifestado es motivo de estudio en el presente trabajo las reformas y cambios significativos de la Ley de Tránsito y así mismo se realizara un análisis de la concordancia y relación con la Norma Suprema del Ecuador buscando como uno de los objetivos fundamentales la validez y legalidad de las normas vigentes y encontrar las discrepancias entre la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial con el fin de cumplir lo que manda la Carta Magna y que no se vulneren derechos consagrados en

la misma, como es el debido proceso, retroactividad, derecho a la defensa, el doble conforme, entre otros, todo esto en relación a las contravenciones, siendo estas las que han cambiado notablemente, por lo que para la presente tesis se han utilizado medios bibliográficos, recolección de información de diferentes instituciones públicas judiciales como administrativas, medios informáticos que ayudaron a la elaboración de la misma.

CAPITULO I

Introducción

El Ecuador es un país que desde sus inicios ha ido creciendo y superando las realidades y avances de la sociedad, sin ser la excepción en materia de tránsito, por lo que en el presente capítulo presentare un breve resumen de la historia del transporte en el Ecuador con referencia al mundo en general, las legislaciones existentes y cambios que se han realizado en los últimos años, con fin de identificar las diferencia y avances que se han dado en nuestro país hasta la actualidad.

1.1 Libertad de Transporte en el Ecuador.

Antes de empezar con el desarrollo de este capítulo vale remitirnos al pasado, siendo que el transporte ha ido cambiando con el paso del tiempo, siendo una de las libertades del hombre desde sus inicios y no es igual que en la antigüedad que en la actualidad, se dice que el transporte nació en el siglo XVIII y va perfeccionándose en el siglo XIX, hasta llegar a su auge en el siglo XX y XXI, en todos los campos como son terrestre, aéreo y marítimo, no obstante el ser humano sigue buscando los medios para ir mejorando poco a poco el transporte y sacar beneficios al máximo como la reducción de tiempos y encontrar mayor velocidad, seguridad, y menos contaminación.

En la antigüedad el hombre no conoció la máquina, y ni siquiera utilizó al animal para la carga, sino después de muchos años de duro trabajo, se empezó a utilizar los

medios que se encontraban en su entorno para facilitar la vida misma y disminuir el trabajo que consistía la misma carga y movilización. Y es por ello que desde el comienzo, el hombre buscó la forma de transportar sus mercaderías desde las formas más rudimentarias; y como toda industria, surgió de una manera rápida, convirtiéndose en una necesidad y exigencia de las relaciones humanas.

Sin duda alguna en los primeros tiempos y considerando que ninguna mercancía iba a estar en el lugar de los insumos, comercio y habitación, y muchas de ellas debían ser transportadas de un lugar a otro, siendo así zonas alejadas a la del mercadeo, y ante la inexistencia de medios de transporte, lo hacía el hombre en su propia espalda, sin ser nada raro que este medio de transportar las mercancías se prolongue hasta nuestra época como se puede ver el día a día en los nuestros mercados y centros comerciales.

Vale recordar algunas formas de transportar en el Ecuador y mundo en general, desde la más antigua, hasta nuestras épocas;

Sobre el hombro, un ejemplo claro encontramos a las madres que sin irnos a ejemplos muy lejanos vemos que trasladan a sus infantes en la espalda con los llamados chales siendo una especie de cobija que ayuda para mantener fijo a sus hijos en la espalda, al igual que cargan canastas y mercancías. Siendo muy poco lo que el hombre podía transportar sobre su espalda, para movilizar una cantidad de mercaderías, se necesitaba de muchos hombres, de allí se explica la supervivencia de la esclavitud durante siglos, ya que para grandes trabajos, no se podía reunir con aportación voluntaria.

Arrastrando o empujando; es la única manera que se puede explicar el transporte de bloques de piedra de grandes toneladas de peso, como los hicieron los antepasados, Incas, Cañarís, Egipcios, Griegos, etc.

Haciendo deslizar o lanzando; se dice que este transporte se utilizaba más para la madera, lanzando troncos a los ríos para recogerlos en los lugares menos torrentosos, este medio de transporte en algunos lugares se sigue utilizando.

Colocándolos sobre vehículos; estos vehículos no se refieren a los actuales, sino a una especie de patines, los mismos que ayudaban a rodar las mercancías.

Llegando a la época de domesticación de animales y utilizándoles para carga y luego para tiro.

La invención de la rueda y del carro o carreta, corresponde a una época antes de Cristo. Siendo utilizado para grandes pesos pero distancias pequeñas. La evolución y difusión del carro coincide con la intensificación de tres actividades humanas, agricultura, el comercio y la guerra. Por más que el hombre solucionó un difícil problema con la invención del carro y de la rueda, pero no dio rendimiento elevado hasta fines del siglo X. Unió el caballo al carro, pero el desconocimiento de aprovechar el esfuerzo del animal, redujo el rendimiento de este.

Aparición de automóviles y el ferrocarril, el sistema de transporte por tracción animal recibió un golpe final cuando se construyeron las carreteras y apareció el automóvil al servicio del transporte, ofreciendo comodidad y rapidez, especialmente en la actualidad que se han modernizado y perfeccionado. La fácil adaptación del automóvil a la carretera, no solo eliminó el motor de sangre sino que se volvió competencia del ferrocarril, no por el volumen de carga si no por las facilidades que ofrece transportar puerta a puerta. Los vehículos de rieles en su inicio fueron muy pequeños y su uso fue para el transporte de carbón de piedra en Inglaterra y otros países, hasta llegar a la movilización de personas. El automóvil y el ferrocarril fueron grandes inventos que unieron y crearon la unión de varias sociedades, pero se encontró el inconveniente en el ferrocarril que no podía ser utilizado en grandes pendientes. Y,

Por último encontramos la navegación marítima, fluvial y la aérea. En vista de la necesidad que el transporte no se podía dar solo sobre tierra se buscó medios como viajar a través del agua y del aire.

Es necesario mencionar que lamentablemente el alcance científico de la comunicación del transporte no ha sido igual en todos los pueblos de la tierra, ya sea por su situación geográfica, la riqueza de los pueblos, la clase de conquista o la propia iniciativa de habitantes.

Con lo antes dicho, el Ecuador es uno de los países más atrasados de América del Sur, en lo que se refiere al adelanto del transporte terrestre, ya que contamos con una red pequeña de carreteras pavimentadas en buen estado, las demás son de granillo o piedra en mal estado, y se ve la necesidad que buscar nuevas carreteras tanto en Sierra, Costa y Oriente, para que se pueda anexar nuevos campos de producción agrícola, laboral, ganadera y forestal.

En relación al ferrocarril en el Ecuador, se está queriendo implementar nuevamente, pero en la actualidad encontramos muy pocos ferrocarriles. Se requiere construir una nueva red de ferrocarriles de acuerdo a la ingeniería moderna, utilizando trenes ultra modernos y rápidos que respondan a los tiempos actuales.

Pero es necesario decir que la situación geográfica es otro factor de atraso para el transporte de nuestro país ya que se encuentra en el ángulo noroccidental de América del Sur, lo que hace que nos encontremos al otro lado de las grandes naciones de desarrollo industrial y que sin la construcción del Canal de Panamá, más difícil hubiera sido que lleguen maquinarias pesadas para el transporte marítimo, utilizando el Puerto de Guayaquil. Además el Ecuador está cruzado por grandes cordilleras con numerosas ramales, que impiden la fácil construcción de carreteras y ferrocarriles.

Antes de la utilización del ferrocarril en el Ecuador se utilizaba para el comercio los ríos de la costa, sobre todo aquellos afluentes que se encontraban cercanos a las

poblaciones, uno de los más utilizados era el río Guayas, y el resto del transporte lo hacían en lomo de animal, al igual que en la Sierra todo era en lomo de animal utilizando caminos de herradura, muchos siguiendo caminos de difícil acceso, lo que ocasiono un aislamiento entre la Costa y la Sierra, generando la subsistencia con los productos de cada región y dándose el autoabastecimiento, ni se diga que hablar para el Oriente que no existía medio de acceso y tránsito hasta hace poco tiempo, mejorando su realidad vial y de desarrollo con la explotación petrolera.

“Las diligencias que se utilizaron para el transporte en Norte América, muy difícilmente se podía utilizar en el Ecuador, por el terreno quebrado y la falta de carreteras. En el tiempo del incario la vía más conocida fue el camino de los Chasquis, pero el transporte de carga se lo hacía sobre las espaldas de los indígenas, utilizando en muy poca escala la llama para la carga. Con la llegada de los españoles se introdujo el caballo, el asno y del cruce de estos el mulo, que soluciono en parte el trasporte de carga en la espalda de los humanos. Sin embargo a pesar del tiempo y los medios modernos de comunicación tanto en la ciudad como en los campos se utiliza al hombre para el transporte de mercancías en cortas distancias. La falta de vías entre Sierra y la Costa hizo que se pensara en la construcción de las mismas. En 1860 se iniciaron los estudios de una vía carrosable que uniera Quito con Guayaquil, conectando Riobamba, Ambato, Latacunga, etc., y después de tantas demoras se construyó hasta Sibambe; en 1872, donde era el final de la vía, saliendo desde Quito, debiendo continuar por vía férrea.” (Carrión.)¹

Es así que el historiador Germán Carrión cuenta la libertad e historia de tránsito en el Ecuador, el mismo que dice que a principios de siglo XX el ferrocarril fue la columna vertebral de transporte terrestre entre Guayaquil y Quito, el mismo que unía una cantidad de pueblos integrándolos al comercio, fue desarrollado por el General Eloy Alfaro en 1909, y significo un cambio en el desarrollo económico del país, y en

¹ CARRIÓN, Germán. Manual de Tránsito. Ed. 1974. Pago. 126.

el sentido de integración entre las dos regiones. A continuación a la llegada del ferrocarril a Quito, y buscando integrar a otros sectores de la patria, se optó por seguir construyendo nuevas redes de líneas férreas como; Guayaquil – Salinas, Portoviejo – Manta – Santa Ana, otra el Oro, que unía Puerto Bolívar – Piedras – Pasaje, las mismas que casi no quedan y ni el recuerdo de las carreteras porque fueron creadas para solucionar problemas momentáneos y no con fines de uso a futuro por lo que hoy ya han desaparecido casi todas.

En cuanto al sistema vial de las carreteras en la actualidad el movimiento económico en el país depende del transporte vehicular por lo que se puede decir que el transporte por carreteras ocupa el primer plano. Pero en cuanto a la historia de las carreteras se dio en las década de los 20 y 30, se construyeron caminos carrosables, pero debido a la configuración geográfica y climática eran utilizables solo en verano, pero ya en los cuarentas se dio un verdadero impulso a la construcción de carreteras, las mismas que se debieron a distintas administraciones, y que no fueron de óptima calidad y más se gastaba en arreglarlas que construir nuevas.

Por todo lo antes dicho las carreteras desempeñaron y desempeñan un papel importante en el transporte terrestre, ya que por medio de éstas que se encuentran en uso, sean transformadas de vías de primera categoría y pasen a ocupar el segundo puesto las que deben construirse y que pueda comunicar a cada uno de los rincones del país generando una mejor productividad, y es por ello que las gobernantes de turno siempre han puesto primordial importancia en el ofrecimiento de nuevas y mejores carreteras que respondan a las necesidades de un país.

Con la breve historia de la evolución y libertad del transporte y la aplicación en el Ecuador, y buscando el concepto del mismo encontramos según el Diccionario de

Cabanellas, que transporte “es el traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”² (Cabanellas)

Por lo que de manera sintetizada diría que el transporte es una actividad ordenada, y técnica, en la que el ser humano ha utilizado cada uno de los medios habidos a su alrededor o ha buscado inventarlos para la movilización de personas, animales o cosas de un lugar a otro facilitando la permanencia del mismo en este mundo.

En la actualidad el hombre y las mercaderías van de un lugar a otro por vía terrestre, marítima, fluvial y aérea.

La libertad de Transporte en el Ecuador, desde sus inicios, antes que exista automotores ya se respetaban las servidumbres de paso, es decir todos los habitantes podían transportar y transportarse de cualquiera de las formas señaladas con anterioridad ya sea en sus espaldas o en animales, solo respetando los caminos ya señalados por los dueños de los terrenos. Vale recalcar que desde las épocas más antiguas ya existían los caminos de herraduras los que servían para que se dé el transporte ya sea a pie o al lomo de los animales, y modernizándose ya más con las líneas férreas y las carreteras, se dotó al país de los ferrocarriles, motores o auto férreos. En cuanto a las carreteras se las clasificaba de primer, segundo y tercer orden, dichas divisiones existentes hasta la actualidad, las primeras son las que son asfaltadas, las segundas aquellas que eran y son construidas de piedra, es decir son empedradas, y las terceras son las que son de tierra o lastre.

En cuanto a todo lo dicho se puede ver que el transporte en el Ecuador si bien se ha desarrollado de una manera tardía en comparación a los demás países, ya desde décadas atrás se han contado con vías para permitir la comunicación, traslado de los bienes y servicios e un lugar a otro, pero vale mencionar que en cuanto a la libertad

² CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Elemental. 11. Edición 4, Tomo IV. Pág. 285.

de transporte desde sus inicios era de una manera libre es decir se podía transportar de la forma y manera que sea, solo respetando los pasos que señalaban los dueños de los terrenos y ya si había un camino señalado se lo respetaba sin la existencia de entidades de control al igual que las mercancías llevadas no eran sujetas a ningún tipo de fiscalización, salvo algunas veces las armas y la pólvora se las decomisaba. Como toda realidad fue cambiando y generando nuevas necesidades se empezó ya a controlar tanto el paso por las vías y así mismo las mercancías transportadas, buscando la seguridad física e integral de las personas.

Es por ello que la libertad de transporte en el Ecuador en la actualidad está sujeta a varias condiciones es decir, que si bien todos somos ciudadanos del mundo y tenemos la capacidad de movernos y domiciliarnos en el lugar que se crea necesario no se puede irrespetar la propiedad del otro, y es por ello que desde el inicio se crearon ya organismos para el control del transporte y lo transportado, con el único objetivo de salvaguardar la seguridad del estado y de todas las personas que habitamos. Es decir si bien somos libres para movilizarnos y transportarnos, de la forma que creamos convenientes tenemos la obligación a someternos a ciertos requisitos y condiciones legales para poder hacerlo, si la elección es mediante el manejo de un vehículo automotor, para ello debo tener licencia, matricula, se encuentre en buenas condiciones, etc., para su correcta circulación, y así no infringir las normas legales, al igual que la carga que se lleve no debe ser la prohibida por la ley como son las drogas, o que exceda la cantidad de carga.

Con todo lo dicho si bien somos libres de movilizarnos tenemos la obligación de respetar las normas legales y el ordenamiento jurídico establecido en el Ecuador, por lo que la nuestra Constitución vigente reconoce la Libertad de Tránsito en su artículo 66 numeral 14, que dice, “**Art. 66.-** Se reconoce y garantizará a las personas: 14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente.....” (Ecuador), es así que como manifestó con anterioridad todos

tenemos la libertad de movilizarnos y transitar solo acogiéndonos a la normativa vigente, como es la de tránsito, y tenencia de ciertas sustancias no permitidas, y así también a los dispuesto en el artículo de la misma Carta Magna; “Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias” (Constitución de la Republica del Ecuador)³. Por lo que en la Ley Orgánica de Tránsito vigente con su reforma en el 2011, establece en el artículo 7, lo siguiente; “Libertad de Tránsito., las vías de circulación terrestre del país, son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilización de personas, vehículos, y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial”. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)⁴

1.2 Antecedentes de la Ley de Tránsito en el Ecuador.

Las Leyes de Tránsito en el mundo en general se remontan al inicio de la humanidad, ya que por más que fueron muy ambiguos hasta inaplicables se vio necesaria la creación de ordenamientos jurídicos para la supervivencia misma de las comunidades. Por la misma necesidad de los comerciantes en dirigirse de un lugar a

³ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

⁴ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 7. Pág. 2.

otro debieron ya estar organizados. Claro está que si bien no crearon una norma escrita que establezca los parámetros de circulación, si se dedicaron a crear carreteras, pasos, vías, todo esto ya desde el año 1100 antes de Cristo, se cree que fue por órdenes y para el paso de los mismos reyes. En civilizaciones como las de los asirios, persas, y babilónicos y chinos ya tenían criterios y nociones sobre las carreteras, algunos más desarrollados que otros. Se tiene como datos que la primera civilización que creó una reglamentación en tema de tránsito fueron los Chinos en el año 1222, que ya establecían los tamaños y las velocidades de tránsito, al igual que los romanos crearon varias rutas que unieron Europa, Asia, y África, lo que cada mil pasos ya ellos colocaban un símbolo que era una piedra llamada “miliar, la que indicaban la distancia que faltaba por recorrer, para alcanzar la ciudad más cercana”. (Carrión.)⁵ Los incas desarrollaron sistemas parecidos a las carreteras Chinas.

El ser humano con su gran ingenio fue buscando la forma de que los vehículos se manejaran por medio de un motor, y es así que a inicios del siglo XVIII, se inicia con el transporte del hombre mediante motores dejando atrás el remolque de las carretas con animales.

Los automóviles aparecieron como un símbolo de la sociedad industrial después de la gran búsqueda y obtención de la auto tracción lo que generó que se dé formas de control de los vehículos, naciendo así las leyes de tránsito para controlar las acciones del hombre sobre la máquina y así los que ocasionare un desperfecto, generando sanciones por los daños causados. Es por ello que la Ley de Tránsito nació en busca de la necesidad de crear un ordenamiento jurídico, que prevenga, ordene, sancione, las faltas que se generen por el manejo o conducción de un automotor ya sea por la culpa de la persona o por algún desperfecto de la máquina.

⁵ CARRION, Germán. Manual de Tránsito. Ed., 1974.Pags. 110.

El Ecuador como no puede ser la excepción al encontrarse con la modernización y con la aparición de los vehículos automotores o motorizados, debía crear una normativa que reglamente la nueva realidad social, lo mismo que se tomó en cuenta tanto el tema particular como el tema comercial. Si bien se quería tomar en cuenta el tema de la reglamentación en nuestro país era complicado porque no existía mayor cantidad de carreteras, tanto en la Sierra como en la Costa, es por ello que la Ley de Tránsito es nueva en nuestro país por el retraso de las carreteras.

Antes el juzgamiento por infracciones de tránsito eran conocidas y juzgadas por las Comisarias de Tránsito y estaban reguladas en un capítulo muy reducido del Código Penal. Con el desarrollo y construcción de varias carreteras y la unión de casi todo el país, se vio la necesidad de abandonar el Sistema Penal Común, y adoptar un Sistema de Tránsito que se acople a las diferentes circunstancias que pueden generarse en la comisión de un delito en materia de tránsito que son muy diversas al tema Penal común y se reúnan una serie de condiciones especiales como; la falla técnica de un motorizado, la impericia, negligencia de un chofer, situaciones climáticas y atmosféricas, estado de las vías, etc., y olvidándose el sistema antiguo para el juzgamiento de estos delitos como era el Penal común en el que el factor principal y único era la intención de autor en el ilícito cometido, generando un cambio fundamental en la historia de las leyes de tránsito con el reflejo escrito de la misma como señala el Dr. Walter Guerrero Vivanco al referirse al tema considera que: “La primera Ley de Tránsito de la República fue dictada el 18 de octubre de 1.963, con el propósito de juzgar todas las infracciones de tránsito cometidas dentro del territorio de la República, las mismas que se dividían en delitos y contravenciones; que en dicho cuerpo legal se crearon los juzgados de tránsito, que administraban justicia en una sola audiencia oral de juzgamiento”⁶, y es así ha ido evolucionando con las leyes con el paso del tiempo, hasta llegar a La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre que fue la norma con primacía para el sector transportista, la misma que

⁶ GUERRERO Walter. Derecho Procesal Penal. Ed. Unilibro. Quito. 1997. Tomo III. Pág. 385.

entró en vigencia el 2 de agosto de 1996 mediante el Registro Oficial número 1002. Esta ley fue un conjunto de normas y reglamentos que reguló casi todos los medios de circulación, el tránsito y el transporte terrestre en los que estaban; vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la circulación peatonal y la conducción de semovientes. Así podíamos encontrar en su artículo 1, que el objetivo y ámbito de aplicación de estas normas era controlar y prevenir los accidentes de tránsito, que la contaminación para lo que brindaba ciertos parámetros o aspectos para juzgar las infracciones de tránsito.

Se dice que esta ley fue una ley de avanzada ya que estaba compuesta por una normativa moderna, aplicable a la época de la vigencia y que en si su estructura cubría casi todos los aspectos necesarios a la época, es así que esta normativa estaba compuesta por tres libros; el primero que contaban todos los organismos, autoridades, escuelas para la capacitación de conductores profesionales y no profesionales, a la educación obligatoria en escuelas y colegios para formar cultura en tránsito, requisitos para adquirir la licencia de conducir y además formas de prevención de la contaminación y el ruido, el libro segundo contenía las infracciones de tránsito y con sus respectivas penas y el libro tercero con norma para la jurisdicción de los juicios de tránsito y con el procedimiento para ellos. Hasta aquí ya se puede ver que existieron ya cambios significativos en el tema de tránsito, ya que se creaban procedimientos especiales, se le tenía ya como una norma especial, la misma que contenía ya multas y prisión por el incumplimiento de la norma, se tomaban ya en cuenta asuntos como la contaminación, formas de los accidentes, se detallaban más contravenciones.

La Ley de Tránsito Transporte Terrestre estuvo vigente doce años la misma que con el cambio de gobierno del Ecuador, se cambiaron políticas reglamentarias, en la presidencia del Eco. Rafael Correa, cambió esta Ley convirtiéndose en Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, emitido por la Asamblea Constituyente dando un cambio radical a esta normativa jurídica, que tratare en los siguientes

capítulos así como la Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, promulgada el 29 de marzo del 2011.

1.3 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 2008.

Después de estar en vigencia por más de una década La Ley de Transporte de 1996, la Asamblea Constituyente en el gobierno del Eco. Rafael Correa, creó La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ajustándose a la nuevas políticas dictadas por los gobernantes de turno, con el fundamento que la anterior Ley no precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracciones de tránsito y con ello la seguridad de la población ecuatoriana se encontraba en riesgo, por lo que de una manera mucho más técnica y sistemática en el desarrollo de su normativa entró en vigencia mediante el Registro Oficial Nro. 398, de fecha 7 de agosto del año 2008; y su respectivo Reglamento General de Aplicación, publicado en el Registro Oficial No. 376 de fecha 3 de junio el año 2.009.

Las principales reformas se encontraron en las licencias de conducir, contravenciones y multas, además de agregar nuevos sujetos infractores de la ley de tránsito como son los peatones, los mismos que les sanciona en caso de contravenciones de una manera pecuniaria es decir con el pago de ciertas cantidades de dinero ya establecidos en la ley, pero si la infracción por parte del peatón encuadra en un delito de tránsito su sanción podría ser hasta la misma privación de la libertad. Si bien estas reformas fueron drásticas su aplicación fue mayor ya que de una manera inmediata se empezó aplicar la nueva ley, lo que ocasionó un colapso en el sistema de tránsito, porque le correspondía conocer a los Jueces de Contravenciones de Tránsito, pero al no encontrarse ya estas dignidades se seguiría aplicando el sistema anterior hasta el mes de diciembre del 2008, pero al no encontrar abasto se acordó que los competentes para conocer tanto delitos como contravenciones sería los Jueces de Tránsito de la cada una de las Provincias, lo que ocasionó los juzgados colapsaran con tanto parte policial por contravenciones a nivel nacional, no obstante los jueces no podían dejar de juzgar los delitos y acumular las

citaciones por contravenciones en los Juzgados, lo que llevó a que prescriban la mayoría de ellas quedando en la impunidad la mayoría de contravenciones.

Es decir el cambio drástico entre una ley trajo consigo grandes problemas en la administración de justicia, como la justicia tardía, impunidad, falta de control, inaplicabilidad, pero el problema principal fue que no se crearon los Jueces de Contravenciones, como lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, lo que generó un caos en el conocimiento de las causas.

Esta ley está compuesta por seis Libros; el Primero habla de la organización del sector; el segundo, del transporte terrestre automotor; el tercero, del tránsito y la seguridad vial; el cuarto, de la prevención; el quinto, del aseguramiento; y el sexto, de la Comisión de Tránsito del Guayas, los mismos que se mantienen casi en su totalidad con la reforma del 2001 que sufrió esta Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, cambiando solo el último ya que se eliminan ciertos organismos y atribuciones. Es con esta ley que siendo la más rígida en sus sanciones y penas lo único que busca es reducir la cantidad exorbitante de accidentes de tránsito.

En esta ley lo que más llamó la atención fue la reducción de puntos en la licencia de conducir el mismo que se implementó, tanto para delitos, como para contravenciones, que además de sancionarlo pecuniariamente existirá la reducción en proporción a la infracción, en este tema se cumple a cabalidad el principio de proporcionalidad amparado en nuestra Constitución, al mismo que se le da el derecho a la defensa y un debido proceso. Este tema de la reducción de puntos entro en vigencia en medio de una gran conmoción nacional por el hecho que los transportistas, es decir los conductores tanto públicos como comerciales podrían quedar sin profesión si llegaren a perder sus 30 puntos, lo que al momento de la promulgación de esta ley se levantaron grandes protestas por parte de este sector. Siendo esta ley más rígida, lo único que busca es la prevención de accidentes de tránsito y que cada uno de los ciudadanos como conductores y peatones seamos

parte de esta conciencia social, que si bien por temor a la sanción debería ser aplicado. Por más que tuvo mucha crítica es una ley que lo único que busca es la seguridad de los ciudadanos pero todavía con grandes vacíos legales.

1.4 Reforma de la Ley de Tránsito del 29 de marzo 2011.

Como ya se dijo anteriormente el 2008 se implementó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, la misma que en uso de las atribuciones consagradas en la Constitución para el Asamblea Nacional, se aprobó definitivamente el 17 de marzo, en Pleno de la Asamblea Nacional Ecuatoriana, la Reforma a la Ley del 2008 antes dicha, con la objeción parcial por parte de la Función Ejecutiva.

Esta reforma lo que busca es mejorar la administración de tránsito, buscar la prevención, tratamiento, establecer los procedimientos tanto para las contravenciones y delitos de tránsito y determinar las respectivas sanciones.

Como no es raro en nuestro país las leyes cambian muy rápidamente esta no fue la excepción, pero esta reforma a la Ley Orgánica de Tránsito, fue más rígida que la primera, por lo que ya se le puede detener a una persona por una infracción que la anterior ley no reconocía como pena la cárcel, pero lo paradójico es que existe violaciones constitucionales, las mismas que no deberían existir siquiera y menos aplicadas pero en la realidad no se está haciendo nada para que no se generen estos actos Inconstitucionales.

La Reforma Legal en Materia de Tránsito promulgada en marzo del 2011, dispone la creación de nuevas instituciones, autoridades, por ende nuevas competencias, crea la posibilidad de los inmigrantes ecuatorianos puedan conducir en el Ecuador a su retorno solo con la presentación de la licencia de conducir otorgada en el país de origen (art. 10), sanciona de una manera más dura las infracciones y establece la pérdida definitiva de la licencia, ya no es aceptable la prescripción de las

contravenciones cometidas con anterioridad a esta ley, la detención de los infractores ya no con orden del Juez como manda la Constitución Ecuatoriana si no con la simple orden de un Agente Fiscal.

Es así que crea la Agencia Nacional de Regulación y control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la misma que le da las atribuciones ya establecidas en los artículos 10 en adelante, la cual está encargada de establecer las tarifas de transporte público, todo lo concerniente a la expedición y renovaciones de licencias de conducir de todos los tipos además de crear los reglamentos necesarios para que pueda viabilizares la esta ley. Además es importante que en esta ley vigente ya no exista la Comisión de Tránsito del Guayas y se tiene solo a la comisión de Tránsito del Ecuador, la que si tiene sede en Guayaquil, pero ya tiene otra dirección y atribuciones que la que tenía.

Además esta reforma en sus múltiples cambios encontramos; competencias municipales, sanciones drásticas, mayores pena por la ingesta de alcohol y la conducción de vehículos, transporte público regulado, perdida y recuperación de puntos de la licencia, suspensión de la licencia por reincidencia en contravenciones, pero lo que más alarma es el cobro de multas en contravenciones prescritas por la falta de Administración de Justicia y pretenden ser cobradas, vulnerando la Constitución en sus principios, garantías y derechos consagrados en la misma, como son; irretroactividad de la ley, debido proceso, derecho a la defensa, presunción de inocencia, proporcionalidad de ley y más que solo por el interés de los gobernantes pretenden cobrar al pueblo si bien una infracción cometida, ya sin acción para hacerlo como es la prescripción.

1.5 División de la Ley de Tránsito. Delitos y Contravenciones.

Nuestra Ley de Tránsito señala cuales son las infracciones de tránsito, las cuales en su artículo 106 dice; “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones de los

conductores y peatones causada por la negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre). Las mismas que su artículo siguiente señala que se clasifica en delitos y contravenciones, al igual que lo hace nuestro Código Penal.

Las sanciones o penas que se aplican tanto a contravenciones y delitos tránsito según el grado de la infracción pueden ser; trabajos comunitarios, suspensión temporal o definitiva de la licencia, al igual que la revocatoria de la misma, reducción de puntos, además, de multas pecuniarias, prisión y reclusión.

Delitos: se encuentran tipificados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los artículos 126 hasta el 137. Los mismos que tienen ya sus respectivas penas o sanciones por el cometimiento de dichos actos. Vale recordar que los delitos tipificados en estos artículos no son solo para los conductores, si no existen ciertos delitos a los peatones que por la actuación u omisión incurrir en actos antijurídicos, comprobables que conllevan a ser imputados.

El doctor Jorge E. Alvarado considera que delito de Tránsito: “Es un acontecimiento imprevisible consecuencia de la negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito a cargo de su control y vigilancia, por parte del conductor o chofer del mismo”. (Alvarado)⁷ Este concepto dado por el tratadista va muy de acuerdo a lo que dispone nuestra legislación, ya que reúne todas las características para ser sancionado como un delito. Pero la doctrina en temas de tránsito señala que para incurrir en un delito de tránsito pueden concurrir uno o varios factores que son;

⁷ ALVARADO, Jorge E. Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Editorial de la Universidad Técnica Particular de Loja, Año 2.005, primera edición, Loja-Ecuador, Pág. 98.

el Factor Humano, cuando el ser humano no toma las medidas de seguridad necesarias para transitar ya sea como conductor o peatón; Factor mecánico, es aquel que automotor tiene ciertas fallas técnicas el mismo que acarrea una responsabilidad penal y civil al dueño del vehículo por daño causado por no circular sus vehículos en los estados idóneos que establece las leyes y los reglamentos; y el Factor vía, corresponde a las carreteras, vías públicas y lugares de tránsito señales que se encuentran en mal estado lo que genera una causa más para que den gran cantidad de accidentes de tránsito.

Los delitos de tránsito son de instancia oficial como dispone el art. 108, es decir que son públicas y las sanciones.

Contravenciones: estas infracciones se analizan a detalle más adelante, por ahora señalo lo que dice el tratadista Guillermo Cabanellas define la contravención como; “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma. En lo Penal.- Dentro de los ordenamientos, como el francés, que se establece una división tripartita de las infracciones penales: crímenes, delitos y contravenciones, la más leve, el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos de policía, reprimidos con penas de carácter más bien administrativo. Vienen a constituir así las faltas de la legislación penal hispanoamericana”. (Cabanellas)⁸

⁸ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario Jurídico Elemental, Tomo II, Pág. 360.

Conclusiones

El Ecuador al igual que el resto de países ha tenido que ir superando etapas para poder desarrollarse y llegar a la actualidad, es por ello que desde sus inicios ya buscaba medios para poder transportar y movilizarse de un lugar a otro ya sea de las formas más rudimentarias de cada una de las épocas, es por ello que el avance que se ha realizado en materia de tránsito corresponde también a factores de globalización mundial por el que se han ido implementando al igual que otros países las formas de transporte de los que encontramos; el transporte en automóviles, barcos, trenes, aviones, etc., los mismos que no existían en el pasado y no pueden ni podrían circular sin normas de conducta que regulen su accionar, salvaguarden la seguridad de las personas que los usan y los que se encuentran alrededor por lo que se han creado regulaciones que han ido cambiando de acuerdo a las realidades y por los gobiernos de turno siempre con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito.

Es así que las normas de Tránsito van cambiando y buscando que la sociedad ecuatoriana aplique, entienda y respete el ordenamiento jurídico de tránsito. Por lo que en el 2008 se dejó sin efecto una de las primeras normativas en materia de Tránsito en el Ecuador, la Ley de 1996, la misma que si bien era de avanzada y permaneció vigente por doce años ya no se acoplaba a la realidad que se vivía en el año 2008, es por ello que el nuevo gobierno creó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el fin de reducir los accidentes de tránsito, cuidar el medio ambiente, insertar a nuevos posibles infractores como son los peatones, no permitir la impunidad, pero sobre todo con nuevas políticas de organización y sanciones. Pero como es común en nuestro país, las leyes cambian en poco tiempo por lo que la actual Asamblea Nacional decidió reformar la Ley Orgánica de Tránsito en el 2011, siempre con fines de mejorar la anterior que no estaba siendo acatada y volviéndola más rígida.

Es por todo lo expuesto que la legislación ecuatoriana siempre ha buscado acoplarse a un realidad real de la sociedad implementando normas de conducta afines a lo que

vivimos día tras día, pero lo que nos hace falta como ciudadanos es saberlas aplicar, entenderlas e interpretarlas para lograr una convivencia sana, pacífica, justa, y segura.

CAPITULO II

Introducción

Este capítulo va encaminado al estudio de las contravenciones de tránsito, las que serán analizadas desde el concepto dado por la Ley de la materia, en relación con conceptos de varios doctrinarios, desde su normativa vigente, su tipicidad, juzgamiento, el fuero de Corte, sus sanciones, la mora en el caso de no pago de las sanciones económicas y por ultimo como títulos de crédito que la Ley de Tránsito Vigente las considera de dicha manera, y así poderlas entender de manera clara y en su totalidad la razón de la existencia de la mismas en nuestro ordenamiento jurídico y poderlas respetar y cumplir cada una de ellas.

2.1 Las Contravenciones en el Ecuador.

Las contravenciones en materia de Tránsito, concerniente al presente estudio, se encuentran reguladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, Libro Tercero, Título III, Capítulo V, las mismas que se encuentran tipificadas expresamente cada una de ellas sin dar un concepto o definición de lo que es una contravención por lo que me remito a varios tratadistas a continuación;

Don Joaquín Escriche, “La falta que uno comete por no cumplir su palabra o sus deberes; y la transgresión quebrantamiento de alguna orden más bien por impericia o negligencia que por malicia. También se dice que contraviene a la ley el que obra

contra ella o en fraude de ella: obra contra la ley el que hace lo que la prohíbe; y obra en fraude de la ley el que respetando en apariencia las palabras de la misma, ataca en el fondo su disposición”. (Escriche)⁹

Manuel Cortez Tufiño; “Faltas que se cometen al no cumplir lo ordenado por ley. – Son los quebrantamientos a la Ley pero de escasa magnitud que no causan alarma social ni existe la peligrosidad del contraventor a la sociedad, pero sin embargo tiene que ser sancionado, para de esta manera precautelar y velar por el orden social y el bien común. –Son pequeñas irregularidades de la conducta humana, actos de indisciplina que contra los principios de la urbanidad, moral, religión, pudor, etc.....”. (Cortez)¹⁰

Bielsa considera; “el delito es ataque al bien jurídico protegido que la Ley quiere restablecer, mientras que la contravención consiste en no cumplir el deber impuesto por la ley a todo administrado o vinculado con la administración pública por una obligación de colaborar en el interés colectivo.....”. (BIELSA)¹¹

De acuerdo a nuestra Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en lo concerniente a las contravenciones señala que se producen por imprudencia, negligencia, impericia y por la inobservancia del ordenamiento jurídico y su reglamento, por falta de sumisión a los agentes de tránsito y a las señales de tránsito, por parte de los conductores de vehículos y peatones. Encontrándose la

⁹ ESCRICHE, Joaquín. Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia. Librería Garnier Hermanos. París. Pág. 518.

¹⁰ CORTEZ, Manuel. Manual Práctico Para Jueces de contravenciones. Centro de Impresión Digital. Edición Primera. Riobamba-Ecuador. Pág. 4.

¹¹ BIELSA, R. Naturaleza Jurídica de la Multa Administrativa. Jurisprudencia Argentina. Tomo 60. Pág. 24.

única distinción o diferencia en el grado y modo del cometimiento, teniendo cada una de ellas su sanción.

Las contravenciones nacieron con el único objetivo del Legislador, en precautelar la seguridad de la sociedad, ya que en las distintas contravenciones tipificadas en nuestro ordenamiento jurídico lo único que busca es la reducción de los índices de accidentes de tránsito que en nuestro país en general son muy altos, llegando a los primeros puestos según estadísticas mundiales.

Es decir a las contravenciones, se entiende que son un medio jurídico por el cual se sanciona por errores pequeños, o pequeñas irregularidades, tanto a conductores como a peatones por el cometimiento de hechos tipificados que buscan ser superados para así evitar accidentes de tránsito que acarrear problemas e inseguridad a la sociedad.

Por la naturaleza misma de las contravenciones se encuentran ciertas características que les asemeja y diferencia a la vez con otras infracciones como son:

Flagrancia: El artículo 162 del Código de Procedimiento Penal señala: “Es delito flagrante el que se comete en presencia de una o más personas o cuando se lo descubre inmediatamente después de su comisión...”. Por más que este artículo habla de un delito es igual en las contravenciones ya que se da en presencia de un agente de tránsito el mismo quien de manera inmediata dispone la respectiva citación por el cometimiento de las infracciones señaladas en la Ley de Tránsito, las mismas que dan inicio a un proceso de juzgamiento por el cometimiento.

Competencia: para el juzgamiento de las contravenciones como en todas las infracciones se tiene su competencia, es decir a quien le corresponde conocer el hecho para ser juzgado, como lo establece el art. 178 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispone: “Las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los Jueces determinados en la presente Ley”, es

muy claro que le corresponde a los Jueces de Contravenciones especializados en esta materia pero en la actualidad no existen tales, por lo que son juzgadas por los Jueces de Tránsito y en los Cantones en que no existen Jueces de Tránsito por los Jueces Penales, que no son los Jueces de Contravenciones que señala este artículo. Hablamos que esta ley se expidió en el año 2008 y hasta la fecha no existen los Juzgados de Contravenciones, razones por las cuales se dejan en la impunidad muchas contravenciones por la misma carga procesal de los juzgados ahora conocedores ya que les corresponde juzgar delitos, contravenciones además de acciones constitucionales en el caso de tocarles por sorteo.

Impugnación: el inciso final del artículo 178 de la Ley de Tránsito vigente señala: “La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”, (Ley Orgánica de Transporte Terrestre) es decir las contravenciones no son susceptibles de apelación, teniendo como única instancia al Juez de Tránsito, o Juez de primera instancia.

Seguridad y Prevención: el artículo 181 de la Ley Orgánica de Tránsito dispone: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con capacidades especiales”. En este artículo y en los siguientes se observa que la finalidad fundamental de las contravenciones es la prevención de accidentes de tránsito así como velar por la seguridad de todos los habitantes. Es por ello que en las contravenciones se detalla actos que son tanto para los automotores, conductores y peatones.

2.1.1 Precedentes Históricos.

Se dice que las primeras contravenciones en general nacieron el 19 de julio de 1791, con la expedición del Código Penal y Seguridad, en Francia, con la finalidad de mantener el orden habitual y la tranquilidad de cada lugar; consideradas las armas de protección a la buena conducta humana, en los tiempos que el patriarca impedía entrar a ciertos lugares, porque los consideraba de perdición, que la primer ingesta de alcohol se decía hacer a los 21 años de edad y así muchas más. Además es necesario señalar que antes se lo conocía como transgresiones por varias escuelas de la época hasta convertirse en las ahora conocidas contravenciones en contraposición a los delitos.

En cuanto a las contravenciones de Tránsito en el Ecuador, los historiadores cuentan que ya en la Gran Colombia se cobraba ciertas cantidades de dinero por los daños ocasionados por los caballos, animales, carretillas, y paso que realizaban los mismos esclavos en las carreteras. Claro está que para la fecha en ocasiones se permitía el cambio de bienes, trueque por lo ocasionado. En el Ecuador no se tiene un detalle específico de las contravenciones pero se dice que si un animal lastimaba a otro de otro en el camino a un destino, el dueño del animal lastimado le hacía conocer al alcalde, comisario, intendente de la época para que dichos actos sean subsanados económicamente, y de no tener los recursos estaban obligados a hacer tareas para pagar con ello lo ocasionado.

No hay datos específicos, ni vestigios documentales del juzgamiento de las contravenciones pero se entienden que existieron por las mismas historias contadas por los antiguos, es decir en este tema lo que se tiene es una historia en la memoria de las personas mas no algo material.

2.2 Clases de Contravenciones.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial detalla varias clases de contravenciones en su artículo 138: “Las contravenciones de Tránsito, son leves, graves y muy graves, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹². Las mismas que van en estrecha relación con el artículo 97 del mismo cuerpo legal que nos habla del nuevo sistema de puntuación en las licencias de conducir en general, “Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y Reglamento respectivo”. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹³

Por lo manifestado se puede ver que la nueva Ley Orgánica de Tránsito trajo consigo un gran cambio con la instauración de la puntuación en la licencias de conducir, desde su emisión y renovación se inicia con treinta puntos, durables para el plazo de la vigencia de conducir siendo de cinco años, por lo que el cometimiento de infracciones una de las sanciones es la reducción de los mismo, pudiendo generar llegar a cero y no poder conducir.

Estos cambios han generado gran controversia en todos los sectores, públicos, privados, profesionales y no profesionales, ya que existe un gran desacuerdo con esta forma de sanción por el hecho que no se encuentran en igualdad de condiciones todos los conductores, lo que para algunos les resulta perjudicial pero para el sector

¹² Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 138.

¹³ Código Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 97.

que está de acuerdo dice que una manera de prevenir el cometimiento de todo tipo de infracciones

Es necesario señalar que además la ley dispone, que si se pierden los treinta puntos iniciales podrán ser recuperados, pero se suspenderá la licencia de conducir por sesenta días, y de querer recuperar la misma tendrá que hacer un curso de manejo en las escuelas de conducción acreditadas del país, pero la licencia solo tendrá veinte puntos, si es que pierde estos veinte puntos tendrá una nueva oportunidad que es la de recuperar mediante un nuevo curso y con la suspensión de ciento veinte días la licencia. Como esta ley trata de ser generosa da dos oportunidades más, las mismas que si pierde los quince puntos antes señalados puede recuperarlos realizando nuevamente un curso de manejo y se suspenderá la licencia por un año, y ya como última oportunidad si pierde estos quince puntos se le retiraran la licencia definitivamente y perderá el derecho de ser renovada.

Nuestra normativa vigente señala la clasificación y puntuación para la disminución de puntos por el cometimiento de infracciones como señalo a continuación en la tabla siguiente;

INFRACCIONES	REDUCCIÓN DE PUNTOS
CONTRAVENCIONES LEVES DE PRIMERA CLASE.	1.5
CONTRAVENCIONES LEVES DE	3

SEGUNDA CLASE.	
CONTRAVENCIONES LEVES DE TERCERA CLASE.	4.5
CONTRAVENCIONES GRAVES DE PRIMERA CLASE.	6
CONTRAVENCIONES GRAVES DE SEGUNDA CLASE.	7.5
CONTRAVENCIONES GRAVES DE TERCERA CLASE.	9
CONTRAVENCION MUY GRAVE.	10
DELITO.	11-30

Infracciones 1

Como se puede ver en el cuadro anterior existen varias clase de contravenciones, las mismas que por su cometimiento van aumentando la reducción de puntos es así que

a continuación señalo la clasificación que se encuentra regulada en el mismo Código Orgánico de la materia vigente;

CONTRAVENCIONES LEVES:

DE PRIMERA CLASE: Art. 139 de la Ley de Tránsito, “Incurrir en contravención leve de primera clase y será sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción 1,5 puntos en su licencia de conducir:

- a. El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referentes a la emisión de ruidos.
- b. Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.
- c. El conductor de transporte público de servicio masivo de personas, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce.
- d. La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente.
- e. El conductor de transporte público de servicio colectivo y/o masivo, que permita el ingreso de personas para realizar actividades de comercio, oferta o prestación de servicios, o solicitar contribuciones.
- f. El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos.
- g. El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento de conformidad con el reglamento.
- h. Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad.

- i. El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta mediante una leyenda adecuada la prohibición de arrojar basura o cualquier otro objeto a la vía pública; o, no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de basura.
- j. Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre.
- k. Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente.
- l. Quien ejerce actividad comercial o de servicios sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas.
- m. Los ciclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación.
- n. Los motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación.
- o. El comprador de un vehículo automotor que no registre, en los organismos de tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contando a partir de la fecha del respectivo contrato.
- p. Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los conduzcan sin las debidas precauciones.
- q. Los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten la señalización reglamentaria respectiva, y,
- r. El propietario de un vehículo que instale, luces, faros, neblineras en sitios prohibidos que no cumplan la norma de acuerdo al reglamento.

En los casos señalados en las contravenciones a, d, i, j, k, l, p y q a los conductores de automóviles, motocicletas, ciclistas y peatones en general, se los sancionara única

y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁴

Las contravenciones leves de primera clase son aquellas faltas menores a la ley, las mismas que como dice al inicio del artículo 139 de la ley de la materia son sancionadas con la multa del cinco por ciento del salario básico unificado, que estamos hablando de aproximadamente quince dólares, más la reducción de la puntuación de la licencia de conducir de 1,5. Es necesario además mencionar que estas contravenciones son las que más se cometen, pero los Agentes de Policía no las hacen respetar por lo que en consideración a lo analizado con el Juzgado Segundo de Tránsito de la Corte Provincial del Azuay, no se encuentra mayor número de este tipo de contravenciones con el debido juzgamiento.

DE SEGUNDA CLASE: art. 140 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; “Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir;

- a. El conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la Presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases.
- b. Quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble circulación.

¹⁴ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 139.

- c. El conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte rápido.
- d. El conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley.
- e. Quien estacione un vehículo en sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a uso exclusivo de personas con discapacidad o mujeres embarazadas; o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso para discapacitados, puertas o vías de circulación peatonal.
- f. Quien obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce.
- g. El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento.
- h. Quien conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada.
- i. El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares.
- j. Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo.
- k. El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el reglamento.
- l. Quien conduzca un vehículo con vidrios con películas polarizantes sin el permiso correspondiente.
- m. El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres.

- n. El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales.
- o. El conductor que dejare en el interior del vehículo a niños solos o sin supervisión de un adulto
- p. El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas.
- q. El conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.
- r. El conductor que genere ruido, por uso excesivo del pito, escapes, u otros sonoros.
- s. Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal.
- t. Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general que presten sus servicios en la vía pública.
- u. Los propietarios de vehículos de servicios público o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor.
- v. El controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁵

Con el listado de las contravenciones leves de segunda clase se puede ver claramente las penas por el cometimiento de ellas, siendo de aproximadamente de 30 dólares y además la reducción de 3 puntos en su licencia. En este tipo de contravenciones se

¹⁵ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 140.

dan tanto a peatones, conductores y otros con el fin que se respete la normativa jurídica, pero es nuevo ver que se hace respetar tanto de palabra y de obra los usuarios del servicio, además es nuevo el tema de la contaminación al medio ambiente.

DE TERCERA CLASE: art 141 de la ley de la materia, reza; “Incurrir en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

- a. Los conductores que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos.
- b. Quien conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente.
- c. El que condujere un vehículo en sentido contrario a la vía normal de circulación, siempre que la respectiva señalización esté clara y visible.
- d. Quien transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos.
- e. El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el Reglamento.
- f. El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requerido, se niegue a prestar a ayuda solicitada.
- g. Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo da emergencia, no dejen la vía libre.
- h. El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo.

- i. Quien estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito; o lo deje abandonado en la vía pública.
- j. El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba.
- k. Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios u acompañantes.
- l. El conductor que haga cambio brusco o Indebido de carril.
- m. El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte.
- n. Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.
- o. Quien conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no realice señales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento.
- p. El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando.
- q. El conductor de bus urbano de transporte público que para dejar o recibir pasajeros, se detuviere fuera de las paradas de bus señalizadas.
- r. El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor.
- s. El chofer de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto.
- t. Los conductores de vehículos de transporte público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas.

- u. Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclo vías.
- v. El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas.
- w. Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo de motocicletas motonetas, bici motos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado.
- x. Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.
- y. Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁶

En estas contravenciones se añade una sanción más, que son las 20 horas de labor comunitaria, además de la multa del quince por ciento del salario básico unificados, y la reducción de cuatro puntos cinco de la licencia de conducir. En estas infracciones se sanciona más al conductor por las actuaciones que se realiza con su vehículo en razón de que esos actos atentan con la seguridad de sociedad.

CONTRAVENCIONES GRAVES:

DE PRIMERA CLASE: Art 142.- “Incurrir en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento de la remuneración básica

¹⁶ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 141

unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir;

- a. El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías.
- b. Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas norma reglamentarias o de señalización.
- c. Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención comete el dueño que entrega su vehículo al infractor.
- d. El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes.
- e. Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizados en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes
- f. El conductor de un vehículo automotor que transportando niños o adolescentes exceda los límites de velocidad permitidos.
- g. El conductor profesional de, transporte público o comercial que supere el número de pasajeros permitido para, el nivel de servicio definido en el Reglamento.
- h. El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor.
- i. El conductor que transporte carga o volumen excediendo la capacidad del automotor.
- j. El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
- k. Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo.

- l. Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la Integridad de pasajeros y transeúntes.
- m. Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente.
- n. Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnico mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento.
- o. El conductor profesional o no profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente.
- p. El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos.
- q. El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁷.

Estas contravenciones son como se ven en su encabezado ya tienen mayor sanción por su cometimiento siendo la pena de un treinta por ciento del salario básico unificado, además de seis puntos menos, aquí las contravenciones lo que tratan de controlar es ya más el mantenimiento del vehículo y las condiciones de las licencias para manejar los vehículos públicos o privados.

SEGUNDO GRADO: consagrado en el Art. 143.- “Incurrir en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la

¹⁷ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 142.

remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7.5 puntos en el registro de su licencia de conducir;

- a. Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos.
- b. El que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que transporte, daños o deterioro a la superficie de la vía pública.
- c. El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados.
- d. El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto.
- e. Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservado las disposiciones del respectivo reglamento.
- f. Quienes roturen o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva autorización, dejen escombros o no retiren los desperdicios luego de terminadas las obras”. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁸

¹⁸ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 143.

En este grado de contravenciones se trata de precautelar los bienes del estado, las mismas que las vías deben estar en condiciones aptas como establece el respectivo reglamento, pero vale aclarar que muchas veces por las faltas de recursos no se han puesto la señalización necesaria en las vías por lo que si un ciudadano que las ponga no deberían ser sancionado. En cuanto al tema de los combustibles, material inflamable etc., creo que está por demás ya que estos tienen una normativa especial tanto en el Código Penal. Como en la ley de Hidrocarburos para los permisos, transportes y demás de estas sustancias, por lo que debería estar suprimida.

TERCERA CLASE: Art. 144.- “Incurrir en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir;

- a. El que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
- b. El conductor profesional o no profesional que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad.
- c. El conductor que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo adulterado que tenga el mismo color y características de los vehículos autorizados, que no tenga la autorización para realizar esta actividad; a quien además de la sanción establecida en el presente artículo, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Comisión Provincial de Tránsito, correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del

cambio e pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)¹⁹

A diferencia de las demás contravenciones, este grado solo tiene tres contravenciones de las cuales dos buscan evitar la piratería y evitar el transporte de bienes y personas en vehículos que no cumplen con los requisitos legales que requieren para poder realizar dicha actividad, tal es que en el literal c, se habla hasta del cambio de color para que no generen duda entre un automotor que tiene los permisos y uno que no. Al igual que son consideradas de mayor gravedad ya con sanciones de, cincuenta por ciento de la remuneración básica y con la pérdida de 9 puntos en la licencia de conducir, lo mismo que ya busca dar un alto a la delincuencia organizada que busca estos medios para delinquir.

CONTRAVENCIÓN MUY GRAVE.- Art. 145.- “Incorre en contravención muy grave y será sancionado con prisión de tres días, multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de diez puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca sin haber obtenido la licencia;
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida, la misma que deberá ser retirada inmediatamente por el agente de tránsito;
- c) Quien condujere un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce;
- d) El conductor que faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito;

¹⁹ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 144.

- e) El conductor, que con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad fuera del rango moderado, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- f) Quién conduzca un vehículo prestando servicios de transporte de pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, o, realice un servicio diferente para el que fue autorizado; si además el vehículo hubiere sido pintado con el mismo color y características de los vehículos autorizados, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Autoridad competente correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor;
- g) Quienes participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública, sin el permiso correspondiente; y,
- h) Quien causare un accidente de tránsito, del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciendo enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, menor a quince días.

En el caso del literal a) no se aplicará la reducción de puntos. En los casos señalados en los literales c), f) y h), no se aplicará la pena de prisión y el infractor será sancionado con mínimo dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y el vehículo será retenido por el plazo mínimo de 7 días. El vehículo sólo será devuelto cuando se cancele el valor de la multa correspondiente, y el propietario del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa.

La reincidencia en el cometimiento de las infracciones contenidas en este artículo será sancionada con el doble de lo establecido.

Art 145.1.- (Agregado por el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes o drogas en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, reducción de quince (15) puntos de su licencia de conducir y treinta (30) días de prisión.

Art. 145.2.- (Agregado por el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- Incurre en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez, en cuyo caso será sancionado de acuerdo a la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre excede de 0,3 gramos y es inferior a 0,8 gramos, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida de cinco (5) puntos en su licencia de conducir y cinco (5) días de prisión.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,8 gramos o más, se aplicará la multa de una remuneración básica del trabajador en general, pérdida diez (10) puntos en su licencia de conducir y quince (15) días de prisión.

Art. 145.3.- (Agregado por el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- En el caso del conductor que condujere un vehículo de transporte público, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente o drogas es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite será sancionado con una multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, pérdida de treinta (30) puntos en su licencia de conducir y sesenta (60) días de prisión.

Art. 145.4.- (Agregado por el Art. 71 de la Ley s/n, R.O. 415-S, 29-III-2011).- La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones establecidas en los artículos 145.1, 145.2, 145.3, será sancionada con la suspensión por un año de la licencia de conducir. Cuando esta reincidencia es por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente. En el primer caso, el contraventor deberá someterse a las

evaluaciones correspondientes en los centros especializados que para el efecto defina la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previo al levantamiento de la suspensión antes mencionada.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)²⁰

En estas contravenciones se encuentran tres tipos de sanciones, las mismas que se encuentran claramente expuestas; la reducción de puntos, la pérdida de la libertad, y además la aprehensión del vehículo, las mismas que se justifican por el daño que puede causar a la sociedad un conductor sin licencias, permisos, y se encuentren bajo sustancias estupefacientes, pero para poder ser juzgados así, se necesitan de una serie de requisitos, pero el principal es que compruebe la sustancia en el cuerpo, es ahí cuando vienen grandes problemas como el hecho que no existen los suficientes alcoltest, o detectores de alcohol en nuestro medio, y los que existen no están debidamente calibrados, o los filtros no son cambiados por los Agentes de Policía, por lo que no justifico el cometimiento de esta infracción pero si trato de aclarar que no hay los medios suficientes para sancionar este ilícito. Además que se requiere que se hagan exámenes tanto de orina y de sangre pero por el costo de los reactivos se imposibilita practicarlos

Debo recordar que las multas van a variar cada vez de que se incrementen el salario básico unificado. Que será la cantidad sacando el porcentaje de acuerdo a cada contravención.

²⁰ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 145.

2.3 Diferencias de las Contravenciones entre la Ley del 2008 y la 2011.

Existen diferencias sustanciales entre la expedición de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y la reforma realizada en el 2011, las mismas que expresare a continuación:

La reforma de la Ley de Tránsito de marzo del 2011, tiene sanciones más severas por el cometimiento de contravenciones.

En la reforma de la Ley del 2011, se establece en porcentajes la multa económica por el cometimiento de las contravenciones, que la ley anterior, es decir la del 2008 que señalaba en numerario la cantidad establecida por el cometimiento de infracciones, ahora lo que dice la reforma vigente es que se debe pagar ciertos porcentajes de la remuneración básica unificada del trabajador, misma sanción que permite que cada año se vaya aumentando la cantidad de la multa, dependiendo de las variaciones que sufra el salario básico unificado.

La reforma de la Ley de Tránsito del 2011, establece la atribución y la obligatoriedad para los municipios y regímenes autónomos descentralizados para asumir la competencia en tema de contravenciones, no señala un tiempo determinado. (No se ha aplicado esta norma en el País).

En la reforma del 2011 se dice cuántos puntos se disminuirán por el cometimiento de las contravenciones, en la Ley del 2008, solo se decía que se tendrá una reducción de puntos pero no la cantidad.

En la reforma 2011 se detalla una cantidad mayor de contravenciones, las mismas que son tipificadas y cambiadas de acuerdo a la realidad de nuestro país.

En la última reforma a la Ley de Tránsito se establece las responsabilidades solidarias de las operadoras de transporte y además se ser el caso del propietario del vehículo en accidentes de tránsito.

En la reforma de la Ley de Tránsito en cuanto a las contravenciones muy graves señala que quien condujere bajo efectos de sustancias estupefacientes o drogas serán sancionados con la reducción de 15 puntos en su licencia de conducir, 30 días de prisión y una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y en caso de ser conductor profesional, si existiere 0,1 gramos de alcohol o de alguna sustancia estupefaciente o droga, o sustancias sujetas a fiscalización, será penado con la reducción de 30 puntos en su licencia, a más de 60 días de prisión y una multa de dos remuneraciones básicas del trabajador en general. Así mismo habla de la reincidencia de estas infracciones que trae consigo la suspensión de un año de la licencia; y si se produciré nuevamente es decir por segunda ocasión, la licencia le será revocada definitivamente, siendo este un cambio significativo, y riguroso en lo que concierne a este tema.

Es nuevo también que para las personas que quieran obtener la licencia profesional a más de los requisitos de realizar los cursos necesarios de conducción, deben además tener aprobado por lo menos el primer año de bachillerato, es decir haber terminado la educación primaria, escuela, es decir tener la educación básica completa.

En la ley del 2008 no se establecía lo que en la del 2011 habla sobre las contravenciones muy graves que hay tres días de prisión, multa de un salario básico y disminución de diez puntos en la licencia para quienes conduzcan sin licencias, personas o persona que agreda a un agente de tránsito, se sanciona además al exceso de velocidad, causar un accidente donde resulten heridos, etc.

Es novedoso además que en caso de resultar una contravención en vehículos del Estado y de no saber el nombre de la persona que contravino la ley, se le presumirá

que lo conducía la persona responsable del vehículo, o para quien o quienes presta los servicios dicho automotor.

Las reformas de la ley son más drásticas con las cooperativas de transporte de pasajeros, por lo que les solicita una serie de requisitos tanto para la actualización de datos, como para poder circular. Además toma en cuenta el trato que se les da a los pasajeros, es decir busca que se dé un correcto servicio para todos aquellos que lo utilizan y cumplir en fin mismo de estas organizaciones.

Una reforma nueva es que podrán ser sancionadas las personas naturales o jurídicas que estén realizando una obra vial, y que estén ocasionando cierto peligro a los transeúntes, el mismo que de ser verificado por la autoridad competente podrá ser suspendido hasta que se subsane el peligro o daño mencionado y sancionando a los mismos has con 20 remuneraciones básicas unificadas.

En cuanto a la reincidencia en la reforma de la Ley de Tránsito del 2011, establece claramente que por la reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones, se tendrá como sanción el pago del doble del máximo de la multa establecida, es decir que será sancionado con el cancelación del duplo de lo establecido en la contravención cometida, sin considerar el doble de los puntos. En caso de contravenciones muy graves la reincidencia cambia, por lo que el artículo 145 de la ley de la materia señala que serán sancionadas con el doble de lo establecido, el mismo que no especifica si será el doble de todas las sanciones, como sería la cárcel, multa, reducción de puntos, y en algunos casos la detención del vehículo, por lo que se creería que sería de todas las sanciones. No obstante en el mismo artículo 145.4, señala que en caso de reincidencia en las contravenciones que se conduzcan bajo efectos de sustancias estupefacientes o drogas y en estados de embriaguez como se encuentran en el art, 145.1, 145.2, 145.3, se les sancionara con la suspensión por un año la licencia de conducir, además de que se deberá someter el contraventor a evaluaciones correspondientes en los centros especializados que la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y

seguridad Vial, para el levantamiento de la sanción antes mencionada, y de ser el caso que nuevamente transcurrido se incurra en estas infracciones, es decir por segunda ocasión la pena será la revocatoria definitiva de la licencia. Es así que con todo lo manifestado se encuentra a la reincidencia como un cambio importante que no se encontraba en la Ley de Tránsito del 2008.

En si esta reforma de la Ley de Tránsito trae consigo grandes cambios los mismos que busca dar una certeza jurídica y tutela efectiva para la aplicación de la norma siempre acomodándose a la realidad del Ecuador, con el único objetivo de prevenir más accidentes de tránsito.

2.4 Juzgamiento de las Contravenciones.

En cuanto a la jurisdicción y competencia para las contravenciones es muy clara la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, en su artículo Art. 147 “El juzgamiento de los delitos de tránsito corresponde en forma privativa a los jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial.

Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en la capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial.” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)²¹

²¹ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 147.

Vale mencionar que no se han creado todavía los Juzgado de Contravenciones de Tránsito, por lo que conocen las contravenciones los Jueces de Tránsito en las capitales provinciales y los jueces multicompetentes de ser el caso en los cantones, el mismo hecho que se dio la autorización para conocer por el Consejo de la Judicatura, lo que ha hecho que exista un vacío legal por la no creación de tales jueces y genere una sobre cantidad de trabajo para los jueces de tránsito, y por el mismo exceso de trabajo han quedado muchas contravenciones en la impunidad. Espero que se solucione este problema ya con el llamamiento y convocatoria para la participación de jueces de contravenciones en los meses anteriores por el Consejo de la Judicatura de Transición.

Una vez establecido cual es la jurisdicción y la competencia para las contravenciones de tránsito vale hacer un análisis de las partes que forman en si el juzgamiento de las contravenciones, empezando por el parte policial, su contenido y valoración, la citación y su valoración, llegando así a la audiencia y como punto final la sentencia.

El Parte Policial; en materia penal en cuanto a las contravenciones de tránsito se tiene como documento inicial al parte policial, el mismo que es de suma importancia en el juicio, ya que es el único medio para que el Juez conozca la causa, avoque conocimiento y se pueda iniciar el juzgamiento por el cometimiento de las contravenciones establecidas.

Art.163 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial señala; “El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, 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. Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quien hagan sus veces. El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de

embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenado al pago de daños y perjuicios ocasionados” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)²²

Tomando en consideración el artículo anterior, es claro que el Juez conoce la causa o el cometimiento de la infracción mediante el parte policial, el mismo que es realizado por el Agente de Tránsito, Policía, que es enviado por el Jefe Provincial de Control de Tránsito y Seguridad Vial, en un máximo de veinte y cuatro horas del cometimiento de la contravención.

Para la elaboración del parte policial y de acuerdo a la nueva Ley de Tránsito, se dice que deberán ser capacitados los agentes de tránsito, para un correcto desarrollo de sus funciones y así puedan elaborar correctamente los partes policiales conforme manda la Ley y el Reglamento.

En cuanto al contenido del Parte Policial, es necesario decir que las distintas Agencias de Tránsito elaboraron un modelo de parte policial con el objetivo que se cuente la realidad de los hechos, explique lo sucedido y se especifique la ubicación y la hora exacta del cometimiento de la contravención.

El parte policial debe constar de;

²² Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 163.

- Relación detallada del hecho; contener la fecha, hora, lugar exacto, contravención cometida.
- Croquis; necesario para la ubicación exacta, a falta de este podría ser impugnado el parte.

Dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares; no son indispensables, es decir son facultativos en la presentación de un parte policial pero servirá como prueba para el juzgamiento siempre que estén bajo los parámetros de la Ley y Reglamento.

La valoración del Parte Policial es realizada por el Juez pero hay que tener en cuenta el artículo 164 que nos dice que es un “elemento informativo y referencial”, por el que no es prueba en el proceso del juzgamiento de una contravención. Es decir que el parte solo cumple la función de comunicarle al juez lo sucedido, y así dejar abierto el derecho a la defensa del presunto infractor.

Citación: se encuentra claramente detallada en el artículo 179 de la materia, que señala “En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y el número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contadas desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el reglamento. 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”. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)²³

Con este artículo se ha dado un paso importante que es la publicidad y la comunicación de un hecho al presunto infractor para que tenga conocimiento de lo que se juzgara, ya que con las anteriores leyes de tránsito y seguridad vial lo que pasaba era que los agentes de tránsito imponían multas y los supuestos infractores no lo sabían hasta el momento mismo del pago para la matricula lo cual se vulneraba el derecho a la defensa y debido proceso, el mismo que ahora lo es superado con la citación de manera personal.

El contenido de la citación, las agencias de Tránsito de todo el país han generado un modelo único para todo el país el mismo que detalla al igual que el parte todos los detalles, hora, lugar, hecho, contravención cometida, datos del conductor, del vehículo y además del agente de Tránsito que emitió la boleta. Cabe mencionar que son cuatro copias las que tiene la citación, las mismas que son una para el Juez, que se adjunta con el parte, una para el supuesto contraventor, otra para la Agencia de Tránsito según la ubicación, para el cobro de las multas, y la otra para el Policía que la emitió.

²³ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Art. 179.

Audiencia: como en todo proceso penal se llega a una audiencia oral de juzgamiento el mismo que encuentra tipificada en el artículo 178 de la Ley orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que nos habla sobre la competencia del Juez de Contravenciones o el Juez que designe la ley. Es una sola audiencia, y en caso de impugnación por el presunto infractor se abrirá un término de prueba de tres días y se resolverá, además nos habla sobre que no es susceptible de apelación, es decir tiene solo una instancia, por lo que en el juzgamiento de las contravenciones se estaría vulnerando el Principio Constitucional conocido como el Doble Conforme, que está amparado en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, Pacto de San José de Costa Rica, Pacto de Derechos Civiles y Políticos y al haberseles reconocido en nuestra Constitución, se convirtió en Derecho Constitucional de aplicación directa, el que no es más que la posibilidad que el fallo de un proceso o causa sea conocido por un juez de segunda instancia y que se emita una sentencia que confirme o revoque el fallo de primera instancia, ahora bien en materia del juzgamiento de las contravenciones como ya se dijo no se acepta una segunda instancia, el mismo que estaría vulnerando Derechos Constitucionales para que un juez de superior instancia conozca y así darle al supuesto infractor la posibilidad de interponer un nuevo recurso y así otorgarle el derecho a la defensa, para poder impugnar la sentencia y tener una posibilidad más para ser declarado inocente y así coincide las Sentencias de la Corte Constitucional, No. 072-10-SEP, R.O. No. 608 (3er S) de 30-XII-2011 y Sentencia No. 072-10-SEP, R.O. No. 608 (3er S) de 30-XII-2011. (VER ANEXO 1).

Sentencia: en el juzgamiento de las contravenciones, la sentencia es la parte final del proceso ya que no tiene acción alguna para interponer, es decir no tiene apelación, la sentencia de las contravenciones debe contener como toda sentencia su parte expositiva, considerativa y la parte resolutive. Es decir que debe estar apegada a la Constitución y en consecuencia debe estar debidamente motivada la misma que debe contener un resumen de lo actuado, y llegar a una parte final que es la que se resuelve si se cometió o no la infracción, es decir la inocencia o la culpabilidad del demandando en este proceso.

En caso que la sentencia no sea notificada, la misma no podrá ejecutoriarse, por lo que podría en ese caso aplicarse la prescripción que dispone el artículo 617 del Código Penal.

Vale mencionar que en caso de reincidencia en las contravenciones van incrementando las sanciones, es decir si comete por segunda vez se pagara económicamente el doble de contravención y no así la reducción de puntos.

2.4.1 Fuero De Corte en Caso de Contravenciones.

La Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, nada habla sobre el Fuero de Corte en Caso de Contravenciones, pero su norma supletoria que es el Código de Procedimiento Penal en su artículo **406 inciso 2do. dice** “Si la contravención fuere cometida por un legislador, por un Ministro de Estado, por un Magistrado de los Tribunales de Justicia, o cualquier otra persona que ejerza autoridad o representación dentro de las funciones del Estado, la autoridad o el agente de la autoridad, no le detendrá, pero le citará para que comparezca ante el Presidente de la Corte respectiva, a quien presentará un informe circunstanciado sobre la contravención, determinando el lugar, día, mes, año y hora en que fue cometida, los nombres y apellidos y dirección domiciliaria de las personas que la vieron cometer y de la persona que la cometió” (Codigo de Procedimiento Penal)²⁴.

Este articulo explica claramente que en el caso de cometimiento de una infracción por parte de una autoridad en general no podrá ser detenido pero si se le citará para

²⁴ Ecuador. Código de Procedimiento Penal del 24 de Marzo de 2009. Registro Oficial No. 555. Art. 406. Inc. 6.

que comparezca ante el Presidente de la Corte, es así que se le juzgará de una manera distinta que a una persona que no tenga poder o autoridad, ya que a una persona común y corriente se le citara y será ante el Juez de Contravenciones, al no existir él será conocido por el Juez de Tránsito, o el Juez de lo Penal en su caso, conforme se ha indicado anteriormente.

Pero vale mencionar que tanto la audiencia, sentencia, y ejecución de la sentencia será de la misma manera es decir se llevará a cabo una audiencia oral única la mismas que se dictara sentencia y se ejecutoriará.

En si lo que cambia en el Fuero de Corte en caso de Contravenciones de Tránsito, es ante quien se sustanciara el proceso y que no podrá ser detenido, según lo que dispone la norma antes citada, tomando al Fuero con relación de la competencia que debe conocer las infracciones cometidas por funcionarios del Estado o autoridades, las mismas que para evitar que exista cierto tipo de presiones o arbitrariedades en el juzgamiento, y así poder llegar a una correcta administración de justicia.

2.5. Multas de las Contravenciones.

Como ya se señaló con anterioridad los artículos que establecen las sanciones por el cometimiento de las contravenciones, a continuación señalo los rubros aproximados que deberán ser pagados, cabe recalcar que estos valores cambian de acuerdo al salario básico unificado vigente, para este año se encuentra en doscientos noventa y dos solares de los Estados Unidos de Norte América.

Contravenciones leves

Leves 1ra clase: la sanción en la licencia es 1.5 puntos y la multa de 14.6 dólares será el 5% del salario básico unificado.

Leves 2da clase: son 3 puntos en la licencia y la multa sea de 29,2 dólares será el 10% del salario básico unificado.

Leves 3ra clase: son 5 puntos y la multa de 43.8 dólares, será el 15% salario básico unificado, además se da el trabajo comunitario por 20 horas.

Contravenciones graves:

Las graves 1ra clase: 6 puntos de la licencia y la multa de 87.6 dólares será el 30% de la remuneración básica unificada.

Las graves 2da clase: 7.5 puntos de la licencia y la multa de 116,8 dólares será el 40% de la remuneración básica unificada.

Las graves 3^a clase: 9 puntos en la licencia y la multa de 146 dólares será el 50% de la remuneración básica unificada.

Las muy graves.- los puntos será de 10 y la multa de 292 dólares será el 100% de la remuneración básica unificada. Y en algunos casos de dos salarios básicos unificados.

2.5.1 En Caso de Mora

En caso del no pago de las multas la misma Ley de la materia nos explica que establecidas por el cometimiento de las contravenciones se cancelara un adicional del dos por ciento sobre el valor principal por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento de la multa, siendo este valor legal, ya que

el interés máximo por mora a la fecha es del 10,62 por ciento, el mismo que se calcula tomado en consideración la tasa nominal del interés puesto por el Banco Central por 1,3 veces, dando así un total de 10,62 es muy superior al 2 por ciento que manda la Ley de Tránsito en caso de mora. Además que dicha mora no podrá ser superior al doble de la multa impuesta, siendo esta legal, ya que la normativa financiera, Ley Orgánica del Régimen Monetario y Banco del Estado, que controla los intereses y precautela que se dé la usura acepta este tipo de preceptos siempre y cuando esté por debajo del porcentaje de interés por mora que establece mensualmente el Banco Central

2.6. Títulos de Crédito.

La Reforma de la Ley de Tránsito del 2011, habla sobre los títulos de Crédito, para aquellos casos que no se han pagado las multas dentro de los diez días que establece la ley, los mismos que podrán ser cobrados mediante proceso coactivo. Es decir la ley en este tema señala que las contravenciones no cobradas se convertirán en títulos de crédito, siendo estos un documento que en su contenido señala un derecho, y que con la simple posesión del mismo puede ejecutarse sin necesidad de prueba alguna, por lo que este documento sirve como habilitante para iniciar un proceso coactivo.

En este caso se entenderán que son títulos de Crédito todas las contravenciones no canceladas en el tiempo que manda la Ley y surtirán los mismos efectos jurídicos que las letras de cambio, pagares, cheques, etc. Con la única diferencia que las antes mencionadas se emiten con la voluntad y consentimiento de quienes las emiten y las aceptaciones de quienes las reciben, en este caso por el no pago de una sanción impuesta se convierte en un título crediticio para el pago al estado por una infracción cometida.

2.7. Cobro de las Contravenciones.

Después de haberse llevado a cabo el juzgamiento por el cometimiento de la contravención y de ser declarado culpable se debe ejecutoriar la sentencia dictada por el Juez competente. Es necesario aclarar que el conductor del vehículo está obligado al pago de la multa por el cometimiento de la contravención, en caso de no hacerlo, el dueño del automotor será responsable solidario.

Después de emitida la sentencia el contraventor tiene diez días para pagar y de no hacerlo se le cobrara ciertos adicionales como se señaló con anterioridad en caso de mora en el pago de la multa. Además si es necesario, los valores serán recaudados mediante el procedimiento COACTIVO o en el momento de la renovación de la licencia o de la matriculación del vehículo.

Conclusiones

Las contravenciones de tránsito, son infracciones o faltas pequeñas a la Ley y a su Reglamento de Aplicación, las cuales pudiendo ser previstas y no queridas por el actor, son causadas por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de las leyes y deben ser juzgadas o resueltas por los Jueces de Contravenciones de Tránsito y excepcionalmente por los Jueces de Tránsito y Penales.

Es por ello que las contravenciones se encuentran expresamente señaladas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad vial, las mismas que se dividen en tres clases de contravenciones, leves, graves y muy graves, y así a la vez se subdividen las dos primeras en; primer grado, segundo grado y tercero grado, dando la totalidad de 96 contravenciones de tránsito, de las cuales las sanciones cambian de acuerdo al tipo y grado.

Las sanciones por el cometimiento de las contravenciones son las de reducción de puntos en la licencia de conducir, multas pecuniarias, y en algunos casos trabajos comunitarios y cárcel.

Para el juzgamiento de las contravenciones es necesario que exista el Juez competente, en el caso de Tránsito deberían existir los Jueces de Convenciones pero en la actualidad el Consejo de la Judicatura en Transición ha delegado competencias a los Jueces de Tránsito y Penales según la Jurisdicción.

El inicio del juzgamiento de las contravenciones empieza con la expedición de la citación por parte del agente de policía al presunto infractor, la citación debe ser entregada en un máximo de 24 horas al Juzgado competente, y en los tres días posteriores el sujeto pasivo puede impugnar la contravención, de no hacerlo se entenderá cometida y a continuación se llevará a cabo la audiencia de juzgamiento a la que se deberán otorgar todos los derechos a la defensa y debido proceso y se emitirá una sentencia correctamente motivada que puede ser condenatoria o absolutoria. Pero también es necesario indicar que las contravenciones prescriben de acuerdo a lo que dispone las normativas supletorias, Código Penal y Código de Procedimiento Penal, como acciones de policía.

La misma normativa vigente establece el cobro de las contravenciones que deberá ser diez días posteriores de la orden de pago o sentencia, en el caso de no cumplirse se aplicará la mora que es el interés del dos por ciento mensual del total de la sanción hasta llegar al cien por ciento de la totalidad de la multa. Es decir lo máximo que se puede cobrar y pagar por una contravención incluida la mora es dos veces el valor de sanción económica.

Si la contravenciones no son canceladas, se convertirán en títulos de crédito que podrán ser cobrados en el momento de renovación de la licencias y en la matriculación de los vehículos.

Con todo lo antes manifestado se puede entender que las contravenciones contienen un proceso de juzgamiento bastante detallado, que inicia con la citación, tienen un proceso de juzgamiento para que sean sancionados con la disminución de puntos y el pago de sumas económicas, buscando que exista una seguridad jurídica correctamente aplicada.

Y por último se pudo determinar que en juzgamiento de las contravenciones no existe Segunda Instancia, lo que estaría ocasionando que se vulneren derechos constitucionales del doble conforme que está previsto en la Constitución Vigente Ecuatoriana, Tratados Internacionales de Derechos Humanos, y en Sentencias de la Corte Constitucional.

CAPITULO III

Introducción

En este tercer capítulo presentare un análisis sobre la aplicación de Constitución de la República del Ecuador en algunos aspectos de la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, la prescripción de la contravenciones, y la aplicación de la Disposición Vigésimo Tercera de la Reforma de la Ley Orgánica de Tránsito del 29 de marzo del 2011, en relación a preceptos constitucionales como; Estado Garantista, Principio de Irretroactividad, Principio de Legalidad, Debido Proceso, Presunción de Inocencia, con la finalidad de analizar su correcta aplicación.

3.1. Prescripción de las Contravenciones.

La Prescripción de las contravenciones no está regulada en la Ley de Tránsito vigente, pero si en sus normas supletorias como son el Código Penal, y de Procedimiento Penal, es así que en aplicación al artículo 617 del Código Penal, “La acción de Policía prescribe en treinta días, y la pena en noventa, contados ambos términos desde el día en que se cometió la infracción, o desde la fecha en que la

sentencia condenatoria quedó ejecutoriada, respectivamente”²⁵ (Codigo Penal), en concordancia con el Art. 619 que señala “En caso de que se hubiera ya iniciado el juzgamiento por una contravención, el tiempo de la prescripción empezará a correr desde la última diligencia judicial” (Codigo Penal)²⁶ y el Art. 620 del Código Penal nos dice ”La prescripción podrá declararse de oficio, o a petición de parte”. (Codigo Penal)²⁷

Con esta normativa vigente en el Código Penal se acepta la Prescripción de las contravenciones, las mismas que son aplicables en la actualidad, es decir si se comete una contravención y no es juzgada o no se llega a la sentencia ejecutoriada podrá prescribir y se habría extinguido la obligación del pago así como la reducción de puntos, la misma que puede darse de oficio o a petición de parte.

La contravenciones en su mayoría son juzgadas por audiencia oral y pública, para con esto evitar la prescripción de las mismas, para lo que el secretario debe sentar razón de lo actuado como lo manda la Disposición Transitoria Segunda del Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito que dispone: ”Hasta que la Comisión Nacional implemente un sistema informático que permita viabilizar el procedimiento para sancionar las contravenciones, el Secretario del Juzgado competente, al inicio de la audiencia oral de juzgamiento, sentará una razón indicando que la boleta no ha sido impugnada dentro del término legal, e inmediatamente el juez redactará el Acta de juzgamiento imponiendo la sanción que

²⁵ Ecuador. Código Penal del 19 de Mayo del 2010. Registro Oficial No. 196. Art. 617.

²⁶Ecuador. Código Penal del 19 de Mayo del 2010. Registro Oficial No. 196. Art. 619.

²⁷Ecuador. Código Penal del 19 de Mayo del 2010. Registro Oficial No. 196. Art. 620.

corresponda” (Ecuador, Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial)²⁸

Ahora bien es necesario mencionar que por el gran número de las contravenciones que ingresan diariamente a los juzgados es imposible que los jueces que a su vez son pocos puedan conocer cada uno de las infracciones cometidas, es por ello que esperando que se aplique el artículo 147, inciso segundo de la Ley de Tránsito vigente que establece que para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los juzgados de Contravenciones de Tránsito, y así poder por fin cumplir con lo establecido o una vez por todas las entidades municipales asuman las competencias.

3.2. Análisis a la Transitoria Vigésima Tercera de la Reforma del 2011.

Como ya he señalado con anterioridad la Ley de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial ha sufrido varios cambios en su normativa, hasta llegar a la reforma de 29 de marzo de 2011, la misma que nos trae una novedad en su Transitoria Vigésima Tercera, que nos dice; “Que las contravenciones de tránsito, cometidas a partir del 7 de Agosto del 2008, que se encontraren en trámite en los Juzgados correspondientes y que no hubieren sido impugnadas, se entenderán efectivamente cometidas, y por lo tanto se impondrán inmediatamente las sanciones pecuniarias correspondientes. Las boletas de citación constituirán título de crédito suficiente para que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial realice el cobro de las multas que correspondan, en estos casos no

²⁸ Ecuador. Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 3 de Junio del 2009. Suplemento del Registro Oficial No. 604. Disposición Transitoria Segunda.

operar prescripción alguna” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre)²⁹, se puede ver que la norma es posterior al cometimiento de la infracción, y como nos dice nuestro ordenamiento jurídico en algunos de nuestros códigos “LA LEY NO TIENE EFECTO RETROACTIVO Y SE APLICARA SOLO PARA LO VENIDERO”, además que ES UN PRINCIPIO UNIVERSAL de derecho que la ley rige para el futuro y que no tiene efecto retroactivo, sino en los casos en que se determinan como excepción, y que se concretan en las 17 reglas que constan en el Art. 7 del Código Civil, y que con claridad manda que la ley no dispone sino para lo venidero y que no tiene efecto retroactivo.

Así también la Convención Interamericana de Derechos Humanos señala; “Art. 9.- Principio de legalidad y de retroactividad.- nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho aplicable. Tampoco se puede imponer la pena más grave que la aplicable al momento de la comisión del delito. Si con posterioridad a la comisión del delito la ley dispone la imposición de una pena más leve...”³⁰ (Convencion Americana Sobre Derechos Humanos). Por lo que de esta manera es claro en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial del 2008, en la disposición transitoria vigésimo primera nos dice que; “En todo lo que no se encuentre previsto en la presente Ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de Procedimiento Civil”, y es así que las normas señaladas como normativa supletoria deberían ser aplicadas y no por una

²⁹ Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 29 de Marzo del 2011. Registro Oficial No. 415. Transitoria Vigésimo Tercera.

³⁰San José, Costa Rica 7 al 22 de noviembre de 1969. CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS (Pacto de San José).

decisión de los assembleístas se deje sin consideración lo que manda la norma y haciendo que esto se convierta en un problema en su aplicación.

El autor Pascual Fiore respecto a la retroactividad nos dice: “Parece, pues, fuera de toda controversia, la regla de que las obligaciones y cuanto concierne a su existencia, su validez y sus efectos, deben quedar bajo el imperio de la ley que estuviere en vigor en el momento en que la obligación tuvo su origen, y que no puede aplicarse la Ley nueva a las obligaciones nacidas antes de ella, sin dar a la misma una injusta retroactividad” (Fiore)³¹.

Con esta normativa vigente en la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y seguridad Vial, se puede ver ciertas normas constitucionales que se encuentran vulnerados como son los siguientes;

“Art. 75.- Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la Tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley.

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

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.

³¹ FIORE Pascual. Tratado de Derecho Internacional Público. Madrid. 1879. Tomo I. pág. 189.

2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.

3. Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento.

5. En caso de conflicto entre dos leyes 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. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora.

7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:

Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa y grado y del procedimiento.

Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.

h) Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra.

k) Ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto.

Art. 82.- 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.

Art. 84.- La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución.

Art. 169.-El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades.” (Constitución de la Republica del Ecuador)³²

Con lo expuesto con anterioridad se evidencia que no son normas cualesquiera, son normas Constitucionales, que tiene supremacía absoluta en nuestro ordenamiento Jurídico, lo cual también se puede ver la Pirámide de Kelsen que se refleja en la misma Constitución en sus articulados en el artículo 424, “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica. La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el Estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución,

³² Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público. (Ecuador, Constitución de la Republica del Ecuador)³³ Y el artículo 425 dice; “El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos. En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior. La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados” (Constitución de la Republica del Ecuador)³⁴.

Con todos los artículos de la Constitución vigente antes mencionados, se puede observar que son derechos fundamentales, como lo dice Jorge Zabala Egas, “son derechos fundamentales, reconocidos y expresados en normas, principios del sistema jurídico prescritos en la Constitución de la Republica y en los Tratados o Convenios Internacionales de Derechos Humanos, y que por nacer en esas fuentes de producción normativa se denomina también Derechos Constitucionales que no pueden ser vulnerados”. (Zabala)³⁵ Además que la misma Corte Constitucional en su Sentencia Interpretativa en el Registro Oficial No. 451 de 22 de octubre de 2008 nos dice que “la Constitución del 2008, establece una nueva forma de estado

³³ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

³⁴ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

³⁵ ZABALA E. Jorge. Derecho Constitucional, Neoconstitucional y Argumentación Jurídica. Guayaquil. Ed. Edilex. 2010. Pág. 303.

constitucional de justicia, cuyos rasgos básicos son: 1) el reconocimiento del carácter normativo superior de la Constitución, 2) la aplicación directa de la Constitución como norma jurídica y 3) el reconocimiento de la jurisprudencia constitucional como fuente primaria de derecho”, con lo que de una manera muy evidente se puede ver que no se puede contrariar a la Constitución vigente con una norma que es inconstitucional. Con la aprobación de esta norma y una vez puesta en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, se está violando el Derecho a la Defensa, ya que en su mismo texto se dice que lo “*todas las contravenciones que se encuentren en trámite en los Juzgados, o que no se hayan resueltas se entenderán cometidas*”, lo cual se deja en estado de indefensión, sin tener el derecho para que se aplique la norma que estaba en vigencia al momento de la citación, y que de una manera arbitraria se ponga una fecha que es la de publicación en el Registro Oficial de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del 2008, sin razón alguna para el cobro de lo que no se ha realizado en años anteriores. ¿Acaso dicha norma es para cobrar multas que no se han cobrado por la falta de actividad de la Función Judicial?, ¿El Ecuador no es por un acaso un estado GARANTISTA?, según se refleja en nuestra Constitución si lo es, ya que se trata de construir sobre los derechos fundamentales de la persona y en el rechazo al EJERCICIO DEL PODER ARBITRARIO, y que reconoce que existe un derecho sobre un derecho, no se encuentra razón para que se establezca una fecha y no se otorgue la prescripción como permitía la ley que debe aplicarse. Además se viola la presunción de inocencia, que es una garantía que implica que no debe existir ninguna condena judicial, en cualquier materia, sin que la preceda una actividad probatoria que lo sea, y además constitucionalmente legítima, lo que esta norma declara cometida la infracción que el mismo texto de la disposición expresamente dice; “SE ENTENDERÁ EFECTIVAMENTE COMETIDA”, vulnerando así el Derecho a la Defensa de la manera más clara, y lo toma a un hecho que jamás se llegó a probar y menos a juzgar por la misma omisión de la Administración de Justicia y que al momento de reclamar el derecho que es la prescripción no otorga el Derecho a ser escuchado y no se aplica la norma más favorable, para cada caso, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en 2008. Y así dar una

verdadera seguridad jurídica que la Constitución manda, en el art. 82, para que realmente exista un sentido de Justicia.

Jorge Zabala Egas dice que “no es válida la norma que no es producto del órgano competente y que no haya seguido el procedimiento regulado, COMO INVALIDA ES LA QUE CONTENGA PRECEPTOS CONTARIOS A LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS, A LA DIGNIDAD, A LA LIBERTAD O IGUALDAD DE ESTAS” (Zabala)³⁶, además señala, “que se debe pasar la revisión de fondo, por su concordancia con las normas, principios y valores supremos de la Constitución como son los de orden, paz, seguridad, justicia, libertad (Zabala)”, por lo que creo que la norma señalada no es la aplicable por ir en contra a la Constitución vigente.

Administrar Justicia no solo es la aplicación de normas, les corresponde a los jueces estudiarlas y verlas que realmente sean eficaces, validas, legales y que no contravengan preceptos Constituciones y para ello el doctrinario Luigi Ferrajoli afirma: “Cuando la leyes vigentes son sospechosas de invalidez, no existe ni siquiera para los jueces una obligación jurídica de aplicarlas....” (Ferrajoli)³⁷

3.3. Principios Constitucionales Vulnerados por la Transitoria Vigésimo Tercera de la Reforma del 2011.

Los principios y garantías vulnerados los en la Constitución los desarrollare y estudiare uno a uno a continuación;

³⁶ZABALA E. Jorge. Derecho Constitucional, Neoconstitucional y Argumentación Jurídica. Guayaquil. Ed. Edilex. 2010. Pág. 297.

³⁷ FERRAJOLI Luigi. Poderes Salvajes. La Crisis de la Democracia Constitucional. Madrid. Ed. Trotta. 2011. Pag.35.

3.3.1. Estado Garantista.

El Ecuador en su Constitución vigente, establece que es un Estado Constitucional de Derechos, el mismo que genera la concepción del Estado Garantista, por encontrarse inmerso dentro del neoconstitucionalismo siendo pilar fundamental los derechos de las personas, y dejando a un lado el ejercicio de la arbitrariedad, es decir recoge en su norma de aplicación primaria y directa, los principios y derechos supremos que deben ser respetados sobre cualquier otra normativa y los protege para así garantizar cada uno de ellos. Jorge Zabala Egas sobre este tema nos dice; “En un Estado Constitucional de derechos el Derecho crea un sistema de garantías que la Constitución pre ordena para el amparo de los derechos fundamentales” (Zabala)³⁸ y además señala “El Estado que asume el Garantismo, en cambio, es el que vincula los derechos fundamentales consagrados en la Constitución con todos los poderes públicos”. (Zabala)³⁹

Es así que al ser un estado Garantista el Ecuador, debería o tiene que asegurar cada uno de los principios consagrados en la Constitución. En lo concerniente al tema de este estudio, la Constitución Garantiza, el debido proceso, principio de inocencia, principio de irretroactividad, equidad, principio de legalidad y más, los mismos que en caso de no cumplirse o acatarse en las administración de justicia llevaría a una nulidad por ser inconstitucionales es decir ir en contra de la Constitución. Esta forma de Estado lo que busca es establecer que todos los ciudadanos tengan condiciones básicas de vida y así asegurar una democracia representativa, además de asegurar una vida digna para todos, por lo que cada uno de estos Derechos Supremos se encuentran en la norma más importante para el Estado.

³⁹ ZABALA E. Jorge. Derecho Constitucional, Neoconstitucional y Argumentación Jurídica. Guayaquil. Ed. Edilex. 2010. Pág. 276.

Ferajolli, fue de los primeros tratadistas que habló sobre el “Garantismo”, el mismo que le dio sus tres acepciones; “En la Primera se designa un modelo normativo Estado de Derecho, segunda, una teoría jurídica, y la tercera como una filosofía política, que se funda en el Estado el reconocimiento y protección de los Derechos” (Ferrajoli, Derecho y Razon)⁴⁰

Es por ello que la concepción dada a nuestro Estado Ecuatoriano podría decirse que el Ecuador es un Estado Garantista amparando a las tres acepciones antes dichas, reuniéndolas en una sola, en la que señala que el Ecuador es un Estado Constitucional de Derecho, que busca reconocer y proteger cada uno de los Derechos consagrados en la Carta Magna, volviéndose esta en una teoría de aplicación directa.

Es así que todo lo antes manifestado se encuentra en el art. 11, numeral 9 de la Constitución, que señala; “El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución. El Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos. El Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas. El Estado será responsable por detención arbitraria, error judicial, retardo injustificado o inadecuada administración de justicia, violación del derecho a la tutela judicial efectiva, y por las violaciones de los principios y reglas del debido proceso.

⁴⁰ FERRAJOLI Luigi. Derecho y Razón. Madrid. Ed. Trotta. 2005. Cap. XIII. Pág. 851.

Cuando una sentencia condenatoria sea reformada o revocada, el Estado reparará a la persona que haya sufrido pena como resultado de tal sentencia y, declarada la responsabilidad por tales actos de servidoras o servidores públicos, administrativos o judiciales, se repetirá en contra de ellos.” (Constitución de la Republica del Ecuador)⁴¹

En lo concerniente al tema de estudio, estaría vulnerado el Estado Garantista, ya que sus principios fundamentales y garantías constitucionales se encuentran transgredidos y sin que nadie las haga prevalecer, y menos en el legislativo al momento de emanar las normas.

3.3.2. Principio de Irretroactividad

El Principio de Irretroactividad lo que busca es que el órgano competente no emita normas que puedan sancionar hechos o actos después del cometimiento, es decir en materia penal es claro que para que un hecho sea punible es necesario que exista un hecho material y una norma al momento del cometimiento de la infracción, el mismo que se encuentra en el artículo 2 del Código Penal, por lo que si se pone en vigencia vulneraría los demás derechos que están intrínsecamente relacionados, como es el de seguridad jurídica y de legalidad ya que se trataría de juzgar un hecho que no era infracción al momento del cometimiento y a posterior si lo es y se trata de sancionarlo.

⁴¹ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

Lo que trato de decir es que el Estado Garantista, busca proteger de la arbitrariedad de las autoridades y por ello por el simple afán de sancionar un hecho no puede tomar situaciones del pasado, sino más bien lo que se debería regir para lo venidero y así no dar paso a arbitrariedad y hacer que se cumpla lo que manda el artículo 7 del Código Civil, que manifiesta que “la ley no tiene efecto retroactivo”, de igual manera lo señala la Convención Interamericana de los Derechos Humanos, así como en la Declaración de los Derechos Humanos, los mismos que manifiestan que la ley solo rige para lo venidero buscando así salvaguardar la punición de actos injustos, no tipificados.

Con todo lo manifestado y retomando el tema de Tránsito y la Transitoria, que es materia del presente trabajo, se puede evidenciar que el órgano legislativo del que emanó esta norma no se sujetó que en lo que señala la Constitución, Tratados Internacionales y normas internas, ya que crea y pone en vigencia una norma la que señala una fecha arbitraria, siendo esta anterior a la fecha de emisión y promulgación de la norma, es decir la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial entra en vigor el 29 de marzo del 2011 y en su disposición transitoria décimo tercera señala la fecha de 7 de agosto del 2008, como inicio para el cobro las contravenciones que presuntamente se han cometido desde esa fecha, y es que se encontraren en trámite o no fueron impugnadas, declarándoles cometidas, es decir lo que hace es que les declara cometidos a hechos que tenían otras normas vigentes a fecha del supuesto cometimiento y debían ser aplicadas en ese tiempo, como es la prescripción ya tratada con anterioridad y no aplicar una norma retroactiva. Lo que se debía hacer es que dicha norma entre en vigor desde el 29 de marzo del 2011 y no señalar una norma anterior a esta.

Nuestra Constitución consagra el principio de no ser juzgado o sancionado sin acto legalmente tipificado no sin un proceso debido, el mismo que se encuentra tipificado en el artículo 76, que señala “todo proceso en que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurara el derecho al debido proceso que incluirá las siguiente garantías básicas”; en el numeral 3, continua diciendo “nadie

podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no este tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se aplicara una sanción no prevista por la constitución, o la Ley. Solo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento”. Por esta norma no encuentro razón para la disposición Vigésima Tercera de la Ley de Tránsito, haya sido creada si es totalmente contraria a lo antes señalado, y jamás siguió su proceso para que se aplique la sanción que trae consigo ella misma.

3.3.3. Principio de Legalidad.

Este principio proviene del aforismo jurídico romano “NULLUM CRIMEN, NULLA POENA, SINE LEGE”, el mismo que nos dice que no hay crimen, no hay pena sin ley previa, el mismo que busca proteger de la arbitrariedad de los administradores de justicia. Este principio va íntimamente relacionado con el principio de retroactividad, y así se puede observar que fue tratado en la Convención Interamericana de los Derechos Humanos la que señala en su artículo 9, “Principio de legalidad y de retroactividad., Nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que él en momento de cometerse no fuera delictivo según derecho aplicable. Tampoco se puede imponer pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. Si con posterioridad a la comisión del delito la ley dispone la imposición de una pena más leve, el delincuente se beneficiará de ello.” (Humanos)⁴², y así concuerda con la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, que señala “La ley no puede prohibir sino las acciones dañosas a la

⁴² San José, Costa Rica 7 al 22 de noviembre de 1969. CONVENCION AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS (Pacto de San José).

sociedad. Todo lo que no es prohibido por la ley no puede ser impedido, y nadie puede ser obligado a hacer lo que ella no manda” (Camargo)⁴³.

Con la simple lectura de estas normas se puede ver que es de aplicación directa por lo que manda y señala nuestra misma Constitución por ser un Tratado de Derechos Humanos se encuentra en supremacía de la Constitución, por lo cual se encuentra independiente de todo el ordenamiento jurídico, pero así también en nuestro ordenamiento jurídico en relación a este tema se encuentra desarrollado en el Código de Procedimiento Penal en su artículo 2, que manifiesta; “Legalidad. Nadie puede ser reprimido por un acto que no se halle expresamente declarado como infracción por la ley penal, ni sufrir una pena que no esté en ella establecida. La infracción ha de ser declarada y la pena establecida con anterioridad al acto. Deja de ser punible un acto si una ley posterior a su ejecución lo suprime del número de las infracciones y, si ha mediado ya sentencia condenatoria, quedará extinguida la pena, haya o no comenzado a cumplirse. Si la pena establecida al tiempo de la sentencia difiere de la que regía cuando se cometió la infracción, se aplicará la menos rigurosa. En general, todas las leyes posteriores que se dictaren sobre los efectos de las normas del procedimiento penal o que establezcan cuestiones previas, como requisitos de prejudicialidad, procedibilidad o admisibilidad, deberán ser aplicadas en lo que sean favorables a los infractores” (Codigo de Procedimiento Penal)⁴⁴.

Uno de los principios constitucionales es la legalidad es la que comprende la autenticidad de las normas, es decir la correcta emisión de las normas para que sean aplicables a una sociedad y las mismas sean aplicables para los procesos, penas, etc.

⁴³ CAMARGO Pedro Pablo. El debido proceso. Bogotá. Editorial Leyer. 2001, Pág. 213.

⁴⁴ Ecuador. Código de Procedimiento Penal del 24 de Marzo de 2009. Registro Oficial No. 555. Art. 2.

Además de uno de los principales fines que tiene este principio es el de otorgar una certeza jurídica y dar seguridad en cada uno de los procesos con normas que se encuentra apegadas a un ordenamiento jurídico, y así otorgar una correcta administración de justicia.

Una de las razones para que este principio este siendo vulnerado por la Disposición Vigésimo Tercera de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, es que se crea un proceso de forma arbitraria sin fijarse los medios ya existentes, es decir se omite una serie de formalidades y legalidades. Es decir toma una decisión arbitraria y no se fija que estas contravenciones en su mayoría ya se encuentran prescritas por ende ya no existe forma de hacerles cumplir por el hecho de que la prescripción podrá ser declarada de oficio o a petición de parte, las mismas que deja al arbitrio del Estado cobrar multas y sancionar cuando ya no se lo puede hacer. Cabe destacar que en el Código Procesal Penal, como principio fundamental trata a la legalidad como garantía jurisdiccional, tomando en cuenta el “*Nullum crimen sine lege; nulla pena*” (Morales)⁴⁵

Con todo lo antes manifestado lo que se trata de expresar es que una norma dictada con posterioridad no puede afectar a una sociedad y un ordenamiento jurídico que ya tiene un procedimiento dictado para que llegue a su culminación como proceso, es decir si todas estas contravenciones, no habían sido juzgadas, no habían llegado a una sentencia, o no habían sido impugnadas hasta el 29 de marzo, debían ser declaradas prescritas de oficio, y no por una norma que olvida esta forma de extinguir las obligaciones, ilegalmente las entiende cometidas y es más las sanciona, lo cual atenta a la legalidad en todas sus dimensiones.

⁴⁵ MORALES Jorge, Material de la Clase de Derecho Romano de la Universidad del Azuay. Cuenca. 2006.

3.3.4. El Debido Proceso.

En nuestra Constitución, el Debido Proceso se encuentra en el Capítulo Octavo, en los llamados Derechos de Protección, tipificados en el artículo 76 y para lo concerniente a procesos penales en sus artículos siguientes, los mismos que tienen con objetivos fundamentales garantizar y proteger una serie de preceptos que son primordiales y llamadas comúnmente “Garantías Básicas”, para el aseguramiento de un proceso justo.

Para el desarrollo de este tema vale mencionar lo que señalan algunos tratadistas sobre el debido proceso;

Couture, nos dice que es una: “Garantía constitucional consistente en asegurar a los individuos la necesidad de ser escuchados en el proceso en que se juzga su conducta, con razonables oportunidades para la exposición y prueba de sus derechos” (Carrion)⁴⁶

Jorge Zavala Baquerizo: “Hablar del debido proceso penal es referirnos igualmente al respeto a los derechos humanos en la Administración de Justicia Penal, que como sabemos se refieren a aquellos derechos fundamentales que le son reconocidos a cualquier persona que, por una u otra razón, justa o injustamente, entra en contacto con los sistemas de justicia penal en un país, refiriéndonos a un concepto de justicia penal en sentido amplio; es decir, teniendo en cuenta no solo la fase judicial-penal, sino que cubre la actividad de los órganos represivos del Estado.” (Baquerizo)⁴⁷

⁴⁶ CARRIÓN Luis Cueva, El Debido Proceso, Quito, Impreseñal Cía. Ltda., 1era. ed., 2001, pág. 62.

⁴⁷ ZAVALA BAQUERIZO Jorge, El Debido Proceso Penal, Guayaquil, Editorial Edino, 2002, pág. 25.

Con lo manifestado por los tratadistas antes citados, se entiende que al Debido Proceso, a una serie de derechos de las personas, que se encuentran consagrados en la Constitución de la Republica, buscando garantizar la igualdad de las partes, la tutela judicial efectiva, seguridad jurídica y un juicio justo, veraz, y rápido, y eliminar la arbitrariedad e irregularidades de cada uno de los órganos que conozcan cada caso concreto.

El debido proceso al encontrarse en la Constitución, es una norma suprema, una garantía de rango constitucional, de aplicación directa y de estricto cumplimiento en todos los procesos públicos, tanto judiciales como administrativos. Es así que todos los administradores de justicia tienen la obligación primordial de respetar y hacer respetar estos principios que se encuentran en los artículos 11, 75, 76, 77 y 82 de la nuestra Carta Magna, y sin olvidar a los artículos 168 del mismo cuerpo en su numeral sexto, que dispone “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” (Constitución de la Republica del Ecuador)⁴⁸ y al artículo 169, “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades.” (Constitución de la Republica del Ecuador)⁴⁹

⁴⁸ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

⁴⁹ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

Con todo lo manifestado del debido proceso se puede evidenciar que ninguna persona puede ser privada de los derechos y garantías fundamentales que consagra la Constitución, y todos nos merecemos un trato igualitario, justo, hasta llegar a una correcta administración de la justicia.

Es así que no se explica como una disposición transitoria, Vigésimo Tercera de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, dictada con posterioridad a la comisión de una supuesta infracción, omite cada una de las garantías constitucionales y pase a una etapa final que la de declarar culpable, sin notificación, sin juicio previo, sin práctica de prueba, sin sentencia condenatoria, y además omite todos los principios de contradicción, concentración, dispositivo y se condene al pago de multas y así el cumplimiento de obligaciones ya no existentes por la actuación de la prescripción, es decir que esta norma de la Ley de Tránsito debería ser declarada inconstitucional por ir en contra de la Norma Suprema.

3.3.5. Presunción de Inocencia.

La presunción de inocencia es otro de los principios constitucionales, que se encuentra inmerso en el debido proceso tratado con anterioridad, por lo mismo que se encuentra en la Constitución de la República del Ecuador, así también lo reconocen Tratados Internacionales, como la Declaración de los Derechos del Hombre, y en la norma interna como es el Código de Procedimiento Penal, en el artículo 4, el mismo que señala que “Todo imputado es inocente, hasta que en la

sentencia ejecutoriada se lo declare culpable”. (Ecuador, Código de Procedimiento Penal)⁵⁰

El Dr. Jorge Zabala Baquerizo, en su obra de Derecho Constitucional, manifiesta que la presunción de inocencia es más que una garantía del sistema procesal y habla de un estado jurídico de inocencia. Revisando la doctrina moderna podemos observar, que hay concordancias, con este investigador jurídico sobre los conceptos de un estado jurídico de inocencia.

La presunción de inocencia se encuentra en la Constitución, en el artículo 76 numeral 2, que dice; “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.” (Constitución de la República del Ecuador)⁵¹ Por lo que claramente se ve además que para que una persona sea declarada culpable se debió seguir un proceso único, justo, en el mismo que el fiscal y la parte supuestamente ofendida deberán presentar la suficiente prueba y elementos de convicción, que incriminen y demuestren la participación en un hecho punible que debe estar ya tipificado con anterioridad y así los administradores de justicia competentes puedan mediante un análisis juzgar de acuerdo a la ley lo concerniente a cada caso. Vale mencionar además que en la mismas Garantías Constitucionales, en el artículo 76, antes citado en el numeral séptimo se determina el derecho a la defensa, siendo tanto la

⁵⁰ Ecuador. Código de Procedimiento Penal del 24 de Marzo de 2009. Registro Oficial No. 555. Art. 406. Inc. 6.

⁵¹ Ecuador. Constitución de la República del Ecuador del 20 de Octubre del 2008. Registro Oficial No. 449.

presunción de inocencia y el derecho a la defensa en estrecha relación, además de ser inviolables e irrenunciables, que buscan no abandonar a un presunto infractor y a su defensa desde el inicio del proceso hasta el final, y así cumplir con lo que manda el artículo 1 de la Constitución, al decir que somos un “Estado Constitucional de Derechos y de Justicia”.

Por lo que de acuerdo al tema de estudio de este trabajo de acuerdo a la disposición Vigésimo Tercera de la Ley de Tránsito, viola el derecho a la inocencia, por el hecho que no se le dio derecho a defenderse así como también se declara culpable y se le emitirá títulos de crédito, como se ve a continuación de la norma citada “Que las contravenciones de tránsito, cometidas a partir del 7 de Agosto del 2008, que se encontraren en trámite en los Juzgados correspondientes y que no hubieren sido impugnadas, se entenderán efectivamente cometidas, y por lo tanto se impondrán inmediatamente las sanciones pecuniarias correspondientes. Las boletas de citación constituirán título de crédito suficiente para que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial realice el cobro de las multas que correspondan, en estos casos no operar prescripción alguna”, es claro cuando se dice “SE ENTENDERAN EFECTIVAMENTE COMETIDA, POR LO TANTO SE IMPONDRAN INMEDIATAMENTE LAS SANCIONES PECUNIARIAS CORRESPONDIENTES”, es por ello que para mi criterio esta norma vigente se encuentra en contra posición de los preceptos de la Constitución, por ende no debería aplicarse, ya se debe cumplir con lo que manda la Norma de Mayor Jerarquía.

Conclusiones

Nuestro ordenamiento Jurídico define estrictamente la jerarquía de las normas y su orden de aplicación por lo que se ha señalado que la Constitución Ecuatoriana es la Norma Suprema ante el resto de normas y en los casos que no exista relación y concordancia con esta las normas de menor rango deberían ser declaradas invalidas, es por esto que en este capítulo se ha evidenciado que en relación a materia de Transito se encuentran ciertas diferencias que no deberían existir para que las normas sean correctamente aplicadas.

La Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, debe tener al igual que el resto del ordenamiento jurídico una relación intrínseca que permita una armonía con todo el resto de normas. Es por todo lo manifestado que el órgano legislativo encargado de expedir las normas debe fijarse al momento de crearlas en la correlación con la Constitución y así no permitir que se vulneren derechos en ella garantizados, como Estado Garantista que es el Ecuador, y así asegurar el derecho que se tiene sobre los derechos fundamentales haciendo siempre respetar los principios reconocidos en la Carta Magna como son el derecho a la defensa, presunción de inocencia, el debido proceso, principio de irretroactividad, legalidad, seguridad jurídica, tutela jurídica efectiva, y asegurar una correcta administración de justicia.

Con lo manifestado lo que se busca es que se den procesos justos en los que las normas aplicadas en cada proceso sean las vigentes al tiempo del cometimiento, que sean legales, pero sobre todo que se otorguen los derechos a defenderse y así tener un verdadero sentido de justicia.

En este capítulo se ha estudiado la creación y aplicación de una norma, Disposición Vigésimo Tercera de la Reforma de la ley de Tránsito, la misma que es aplicada por los Jueces en casos de contravenciones y no corresponde al tiempo del presunto cometimiento de la infracción y se las declara cometidas, a las que de una manera u

otra les priva de derechos constitucionales como el derecho a la defensa, principio de legalidad, presunción de inocencia entre otros y que deberían ser aplicados por los administradores de justicia y señalar derechos adquiridos en este caso concreto se debería declarar la prescripción de las contravenciones, aplicando las norma supletorias vigentes que son el Código Civil, Código Penal, Código de Procedimiento Civil y Penal.

CAPITULO IV

Introducción

En la actualidad el Ecuador está viviendo un proceso de transición, reforma mejoramiento y reestructuración de la Función Judicial, por lo que en este capítulo se realizara un estudio de la actuación de los Jueces de Tránsito, de la implementación y necesidad de Juzgados de Contravencionales, aplicación de la Ley de Tránsito, sus nuevos órganos para el juzgamiento de las contravenciones, su legalidad y competencia.

4.1. Actuación de los Jueces de Tránsito.

En el Ecuador existen Jueces de Tránsito en cada una de las circunscripciones y asumen sus respectivas competencias, los mismos que son los encargados de conocer y resolver los delitos y contravenciones de Tránsito, por más que el Código Orgánico de Función Judicial manda que se creen los Juzgados de Contravenciones que hasta la fecha no se han creado, por lo que mediante resolución del Consejo de la Judicatura resolvió que los Jueces de Tránsito conocerían todas las contravenciones, dándoles a estos una sobrecarga de trabajo que no les permite desarrollar correctamente sus funciones, y hacen que no exista una correcta administración de Justicia en materia de contravenciones, las mismas que muchas de ellas se han dejado en la impunidad, no las han juzgado y por lo mismo han sido prescritas o debían serlo.

Dr. Freddy Mulla, Juez del Juzgado Segundo de Tránsito de Cuenca, en una de las entrevistas sobre este tema y su actuación, supo manifestar que “Las contravenciones son infracciones pequeñas que deben ser juzgadas, que está muy de acuerdo con esto, pero por el exceso de carga procesal no les permite a los Jueces realizarlo correctamente”, explica lo antes dicho con un ejemplo que “si un proceso de tránsito por delitos a un Juez les ocupa mucho tiempo ya que muchos de ellos al igual que delitos penales traen cárcel como una de las sanciones por lo que se requiere de un estudio minucioso de los mismos, sustanciación, tramitación, audiencias y no les deja tiempo para juzgar cien contravenciones que ingresan diariamente a un juzgado”, por lo que él cree conveniente que ya se aplique lo que manda tanto el Código Orgánico de la Función Judicial y el Código Orgánico de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que se creen los Juzgados de Contravenciones o que ya asuman las competencias respectivas los gobiernos autónomos es decir los municipios y tengan sus funciones administrativas.

A inicios del mes de mayo de este año se dio a conocer que se ha creado el único Juzgado de Contravenciones en el Azuay, no tiene las facultades para conocer contravenciones de tránsito sino las determinadas en el Código Penal, e infracciones de otra índole como lo veremos más adelante , es así como señala el Pleno Consejo de la Judicatura Transitorio en su Resolución No. 047-2012 y en su comunicado de prensa en su página web en el mismo que manifiesta “El Pleno del Consejo de la Judicatura de Transición, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en sesión de fecha 10 de mayo del 2012 resolvió reformar la resolución N° 008-2012 del 7 de febrero del 2012, mediante la cual se crea el Juzgado Único de Contravenciones del Cantón Cuenca de la Provincia del Azuay, sustituyendo los artículos 2, 3 y 6 de la referida resolución; por lo que, el Juzgado de Contravenciones, será competente para conocer y resolver, con jurisdicción cantonal, y en primera instancia, las causas que por las materias determinadas en los numerales 2, 3, 4 y 6 del art. 231 del Código Orgánico de la Función Judicial ingresen a su conocimiento; dichos numerales, hacen relación a las contravenciones tipificadas en la ley penal ordinaria; a las infracciones a las normas de la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor; a las contravenciones de policía, las diligencias pre procesales de

prueba material en materia penal y civil....”⁵² y así también señala “Este Juzgado, no será competente para conocer contravenciones en materia de tránsito.”, por lo que deja nuevamente este vacío en la norma y le corresponde a los Jueces de Tránsito seguir conociendo hasta que se creen dichos Juzgados.

4.1.1. Jueces de Contravenciones.

En el Ecuador existen Jueces de Contravenciones en el área penal o conocidos como intendentes, comisarios y ahora en Cuenca el único Juzgado de Contravenciones, pero no para las contravenciones de Tránsito, por más que ya en el suplemento del Registro Oficial Número 544 del 9 de marzo del 2009, se expidió el Código Orgánico de la Función Judicial, el cual establece nuevos principios y organización de nuestro sistema jurídico, por lo que ya habla de los Jueces de Contravenciones señalado lo siguiente;

“Art. 231.- COMPETENCIA DE LAS JUEZAS Y LOS JUECES DE CONTRAVENCIONES.- En cada distrito habrá el número de juezas y jueces de contravenciones que determine el Consejo de la Judicatura, con la determinación de la localidad de su residencia y de la circunscripción territorial en la que tengan competencia; en caso de no establecer esta determinación se entenderá que es cantonal. Serán competentes para:

1. Conocer los hechos y actos de violencia y las contravenciones de policía cuando se trate de los casos previstos en la Ley Contra la Violencia a la Mujer y la Familia, siempre que en su jurisdicción no existieran juezas o jueces de violencia contra la

⁵²FUNCION JUDICIAL DEL AZUAY. Ecuador. Mayo 2012. Dispone en internet; www.funcionjudicial-azuay.gob.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=182:unidad-judicial-de-contravenciones-inicia-funcionamiento&catid=34:institucion

mujer y la familia. Cuando se aplicaren las medidas cautelares de amparo previsto en la Ley contra la Violencia a la Mujer y la Familia, simultáneamente la jueza o juez podrá fijar la pensión de alimentos correspondiente que, mientras dure la medida de amparo, deberá satisfacer el agresor, tomándose en cuenta las necesidades de subsistencia de las personas perjudicadas por la agresión. Le corresponde también al juez o jueza ejecutar esta disposición en caso de incumplimiento;

2. Conocer las contravenciones tipificadas en la ley penal ordinaria;

3. Conocer las infracciones a las normas de la Ley Orgánica de Defensa al Consumidor;

4. Conocer las contravenciones de policía, las diligencias pre procesales de prueba material en materia penal y civil, la notificación de los protestos de cheques y la realización de actuaciones procesales que le sean deprecadas o comisionadas;

5. El Consejo de la Judicatura determinará, de entre estas juezas y jueces, a los que serán competentes para juzgar las contravenciones militares, policiales, de tránsito, de violencia intrafamiliar de conformidad con lo que dispone la Ley Contra la Violencia a la Mujer y la Familia, o contravenciones de cualquier otra naturaleza, y determinará su competencia territorial de conformidad con las necesidades del servicio; y,

6. Ejercer las demás atribuciones que establezca la ley.

Los comisarios municipales serán competentes para conocer y sustanciar las contravenciones previstas en la Ley Orgánica de Régimen Municipal, y en ordenanzas municipales, e imponer las correspondientes sanciones, salvo que éstas

impliquen privación de libertad, en cuyo caso serán conocidas por los jueces de contravenciones.” (Ecuador, Código Organico de la Funcion Judicial)⁵³

En concordancia con el artículo 231 numeral 5 citado, el artículo 147 de la Ley de Tránsito, establece: “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 cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial”.

Por lo que consecuentemente lo que manda estas normas el Consejo de la Judicatura al ver el gran problema que no podía crear inmediatamente dichos juzgados por no existir los recursos económicos decidió expedir una resolución en agosto del 2008 en la misma que les da competencia a los Juzgado de Tránsito para que conozcan todas las contravenciones y no solo las que la ley les otorgaba competencia, hasta que se implementen y entren en funcionamiento los juzgados o asuman competencias los gobiernos autónomos descentralizados.

Hasta la fecha los municipios no definen si asumirán la competencia o la delegarán a la Comisión de Tránsito del Ecuador, pero la Ley de Tránsito como el Código Orgánico de Ordenamiento Territorial más conocido como COOTAD obliga a los Gobiernos Autónomos Descentralizados en su art 130, asumir esa competencia. Además que el Consejo Nacional de Competencias le dio un plazo de un año para que Quito, Guayaquil y Cuenca, asuman las competencias antes señaladas. Por todo lo antes manifestado no nos queda más que esperar a que se cumplan las normas, con los respectivos juzgados que en ellas se establecen o que asuman competencias a quienes correspondan. (VER ANEXO 4)

⁵³ Ecuador. Código Orgánico de la Función Judicial del 13 de Julio del 2011. Registro Oficial No. 490.

4.1.1. Aplicación de la Ley de Tránsito.

Todas las normas se crean para ser cumplidas y generar formas de conductas para la sociedad las mismas que como resultado final y primordial es llegar a una convivencia pacífica, por lo que la Ley de Tránsito no es la excepción, lo que se busca es que en las calles exista más seguridad y no se vuelva un riesgo el transitar en las vías ya sea en automotor, bicicletas, caminado, etc., siempre y cuando haya viabilidad necesaria para que se ajuste a una sociedad.

Ahora bien nuestra ley de Tránsito para muchos es muy rigurosa ya que establece sanciones mucho más duras, que de una manera busca una educación en tránsito y no sea solo el subirse a un vehículo tras un volante, por negligencia, imprudencia e impericia se comete una infracción ya sea delito o contravención tiene una sanción de privación de libertad, disminución de puntos en las licencias de conducir y fuertes sanciones económicas.

Los gobernantes están de acuerdo que para una correcta aplicación de la Ley de Tránsito fue necesario una gran divulgación de sus normas, tan es así que hasta a la fecha se encuentran cadenas nacionales que advierten de las multas y sanciones que se imponen por el cometimiento de las infracciones. Pero es claro que antes de recalcar las sanciones debería haber una educación vial para todos los ciudadanos y así ya con una sociedad conocedora de la cultura de tránsito podría aplicar correctamente las normas de tránsito respetándolas y así también continuar con la educación a las siguientes generaciones.

Un ejemplo claro es la utilización del cinturón de seguridad, que al comienzo lo considerábamos innecesario y hasta ridículo, especialmente cuando se conducía dentro de las áreas urbanas. Pocas personas acataban esa normativa, habiéndose logrado en la actualidad una masiva aceptación, por los beneficios de su utilización, lo cual ha sido difundido con gran intensidad. Este es un claro ejemplo de lo que la

educación vial nos puede proporcionar, la misma que contribuirá a reducir los accidentes de tránsito y la gravedad de sus consecuencias.

4.2. Nuevos Organismos Para el Juzgamiento de la Ley de Tránsito.

Con la nueva Ley de Tránsito en el libro Primero se establecen algunos organismos; Ministerio del Transporte, Agencia Nacional de Tránsito; cada uno con sus respectivos deberes y obligaciones, el Directorio de la Agencia Nacional y su Director Ejecutivo; del Consejo Consultivo Nacional; recursos y del patrimonio; de los Agentes Civiles de Tránsito y de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, y por último en el Libro Sexto se encuentra la Comisión de Tránsito del Ecuador; su funcionamiento, directorio y patrimonio.

El nuevo marco legal elimina y crea nuevos organismos o instituciones: instaura los Gobiernos Autónomos Descentralizados que pueden ser: Regionales, Metropolitanos y Municipales; crea la Agencia Nacional de Tránsito en sustitución de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; se crea la Comisión de Tránsito del Ecuador para sustituir a la Comisión de Tránsito del Guayas; se extingue la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial que seguirá ejerciendo el control del tránsito hasta que los Gobiernos Autónomos Descentralizados capaciten a los Agentes Civiles de Tránsito creados dentro de su propia institucionalidad. Se otorga competencias sobre planificación, regulación y control del tránsito y del transporte terrestre a los gobiernos locales y a los gobiernos autónomos descentralizados.

La simplificación evitando la duplicidad de funciones beneficiaria indudablemente al objetivo de un mejoramiento en materia de tránsito.

4.2.1. Competencia.

Como sabemos, la competencia nace de la Ley, y mediante las disposiciones vigentes para el Juzgamiento de los delitos y contravenciones de Tránsito, queda establecido que los Jueces de Tránsito serán quienes juzguen los delitos y contravenciones muy graves en tanto que las demás contravenciones corresponderán a los órganos descentralizados o jueces de contravenciones. Por lo que mientras tanto la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados no establezcan la institucionalidad necesaria para ejercer las competencias del control de tránsito y seguridad vial seguirán siendo responsabilidad de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional, siendo este en la actualidad.

Esto se establecerá legalmente y quedará definido cuando entren en funcionamiento los juzgados que establecen la ley y cuando los organismos autónomos descentralizados mediante sus ordenanzas, decretos o resoluciones asuman las competencias de conformidad con la Constitución y las normas legales vigentes.

El camino de la ley, debe ser claro y directo, no debe parecerse en nada a nuestras carreteras. La competencia claramente definida y establecida en la ley permitirá que su procedimiento sea viable, aplicable y ejecutable.

4.2.2. Legalidad e Ilegitimidad.

El problema de la Ley de Tránsito aprobada en el 2008 y sus reformas vigentes introducidas en el año 2011, contienen normas que no se ajustan a los principios consagrados en nuestra Carta Magna, como lo hemos venido señalando anteriormente.

Si hablamos de la vigencia de la ley deberíamos entender que todas las normas en su contenido, más las normas conexas y superiores deberían cumplirse, caso contrario podríamos calificarlas de normas de papel que no se cumplen ni aplican en el contexto real de la sociedad ecuatoriana.

Podríamos entender generosamente que se trata de un proceso de cambios legales y estructurales que requieren tiempo y presupuesto para su implementación; con ello, se podría justificar la falta de los jueces especializados hasta la presente fecha.

Comprendemos que una planificación global de cambio en una primera fase ha logrado estructurar el marco jurídico, quedando pendiente aún la ampliación institucional de la función judicial con sus nuevos jueces y juzgados, señalados en sus nuevas normativas.

De allí surge una gran problemática, sobre la competencia, la aplicación legal del procedimiento de los juzgamientos y las resoluciones conforme a derecho.

Otro de los problemas es que muchas contravenciones no son juzgadas o conocidas por falta de tiempo de los Jueces de Tránsito, quedando en la impunidad, a lo que podemos sumar la gran cantidad de procesos nulos por violaciones constitucionales.

4.2.3. Eficacia.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua establece que eficacia es “la capacidad de lograr el efecto que se desea o se espera”, y eficaz “produce el efecto propio o esperado”.

En cuanto a la eficacia se la entiende como el cumplimiento del fin o el objeto mismo de la norma por lo que ahí se debe examinar si esta normativa vigente de

Tránsito cumple el fin mismo de la prevención de accidentes de Tránsito y generar una mejor cultura en tránsito que garantice el cumplimiento de las normas.

Surge una gran interrogante respecto a la rigidez de las normas para lograr mayor eficacia en una sociedad. ¿Se puede cambiar la conducta social con sanciones más graves? La sabiduría popular, dice: “Sube la pena, sube la coima”. He aquí un tema para un gran debate nacional. La prevención como materia obligatoria de un proceso de educación vial podría contribuir a una mejor eficacia. Si queremos que la sociedad cambie, debemos cambiar sus integrantes, si queremos que la sociedad mejore, debemos mejorar todos. La eficacia de la ley no puede ser proporcional al número de contraventores, si no al cumplimiento de la misma.

Por otro lado es necesario recalcar que el problema de la eficacia de la Ley de Tránsito por falta de medios, se complica en sus resultados y no se puede alcanzar el objetivo primordial del nacimiento del nuevo conjunto normativo. Dadas las condiciones actuales no existe eficacia ni en el tiempo ni en el espacio. En el tiempo la eficacia es para aplicación en un período determinado, la misma que no se cumple en la Reforma de la Ley de Tránsito, ni en el juzgamiento de infracciones, ni en la aplicación correcta de la normativa. La eficacia en el espacio no existe en la norma antes citada por no tener los medios u órganos jurisdiccionales necesarios para el cumplimiento de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial.

Conclusiones.

En este capítulo se ha visto la actuación de los Jueces de Tránsito, que tratan de cumplir las funciones que les establece la Ley Orgánica de la Función Judicial además de algunas competencias que les han sido delegadas hasta la creación y los organismos competentes que establece la ley.

Pero dichas competencias delegadas han hecho que los actuales Jueces de Transito retarden su trabajo por la excesiva carga procesal no puedan juzgar en su totalidad la cantidad de contravenciones ingresadas en sus juzgados diariamente, por lo que solicitan que se creen los Juzgados de Contravenciones para materia de Transito o asuman competencia los órganos autónomos descentralizados, como manda la Constitución y el COOTAD y se pueda viabilizar una correcta competencia y eficacia en estas normas.

En cuanto a la aplicación de las normas, la obligación de cumplirla involucra a toda la sociedad, a los ciudadanos, autoridades, jueces y policías, atrás debe quedar como una historia superada la irresponsabilidad, la indisciplina, las coimas y todos los actos de corrupción que hasta a la actualidad, prevalecen sobre las normas legales.

La sociedad en su conjunto debe cambiar de actitud, acogiendo los sistemas legales como necesarios para el beneficio común. No basta endurecer las penas para incrementar las coimas. Las leyes deben responder a una necesidad social de conducta. Un mayor nivel de educación nos puede conducir a crear leyes para cumplirlas y no para violarlas.

CAPITULO V

Introducción.

Como capítulo final de esta tesis se ha visto la necesidad de realizar un estudio de la cantidad de contravenciones ingresadas en los años 2009 y 2010 al Juzgado Segundo de Tránsito de Cuenca, para lo que ha sido necesario ingresar a los archivos de dicho juzgado para poder establecer las cantidades de contravenciones ingresadas, y si las mismas han sido resueltas, prescritas, archivadas o enviadas a la Agencia Nacional de Tránsito y así poder obtener datos certeros de lo manifestado en los capítulos anteriores.

5. Estadísticas.

A continuación presentare las estadísticas del ingreso de las contravenciones en relación de los años 2009 y 2010.

5.1. Estadísticas del Ingreso de Contravenciones De Tránsito del Juzgado Segundo de Tránsito del Azuay, del 2009 y 2010.

En el año 2009 ingresan al Juzgado Segundo de Tránsito 5609 contravenciones, las mismas que en ese año se resolvieron 1070, dando como resultado de 4539 contravenciones represadas, las mismas que no fueron resueltas ni prescritas hasta el año 2011.

Contravenciones 2

Contravenciones de Enero de 2009 hasta Diciembre del 2009		
INGRESADAS	RESUELTAS	CONTRAVENCIONES REPRESADAS
5609	1070	4539

Al momento de la expedición de la Reforma de la Ley de Tránsito del 29 de marzo del 2011, las contravenciones cometidas en el 2009 y que no habían sido avocadas conocimiento, juzgadas, archivadas, ni prescritas, debían ser enviadas a la Agencia Nacional de Tránsito según la Disposición Vigésimo Tercera de la reforma antes citada y declararlas como título de crédito para que puedan ser cobradas por este órgano administrativo, por lo que el Juzgado Segundo de Tránsito, recogió a todas esas contravenciones y procedió a juzgar a algunas y enviar a la Agencia Nacional de Tránsito para que se sean cobradas, dando el total de 4521 contravenciones enviadas a la Agencia, y 18 declaradas prescritas, de la totalidad de ingresadas del 2009, como se ve a continuación;

Contravenciones 3

Contravenciones del 2009 represadas hasta el 2011.		
REPRESADAS 2009	RESUELTAS EN 2011	ENVIADAS A LA AGENCIA COMO TITULO DE CREDITO
4539	18	4521

Lo mismo sucedió en el año 2010 que ingresaron 5218 contravenciones y solo fueron resueltas 1575 en el año del cometimiento, dando un total de 3643 contravenciones represadas que al igual que las contravenciones del 2009 fueron enviadas a la Agencia Nacional de Tránsito para que sean cobradas 2874 contravenciones y resueltas en el dos mil once 769 contravenciones del total ingresado del año 2010.

Contravenciones 4

Contravenciones de Enero de 2010 hasta Diciembre del 2010		
INGRESADAS	RESUELTAS	CONTRAVENCIONES REPRESADAS
5218	1575	3643

Contravenciones 5

Contravenciones del 2010 represadas hasta el 2011.		
REPRESADAS 2009	RESUELTAS EN 2011	ENVIADAS A LA AGENCIA COMO TITULO DE CREDITO
3643	769	2874

A continuación se puede ver los resultados finales por cada año de los estados de las contravenciones;

AÑO 2009.



Ilustración 1

AÑO 2010



Ilustración 2

5.2. Dineros que debían ser cobrados por las Contravenciones, en relación a las Estadísticas, del 2009 y 2010.

Según las tablas con los rubros anteriores se manifiesta que unas 7395 contravenciones de los años 2009 y 2010 fueron enviadas a la Agencia Nacional de Tránsito para que sean cobradas como títulos de crédito, de los cuales a continuación se detalla según la clase y rubros que deberán ser cobrados a los presuntos infractores;

Partimos que las Leyes de Tránsito tanto del 2008 como en su reforma del 2011 establecen como una de las sanciones por el cometimiento de contravenciones; la multa económica que depende en porcentajes de la remuneraciones básicas unificadas es así que para las cometidas en el 2009 deberían aplicarse de acuerdo a la remuneración básica de ese año siendo la cantidad de 218 Dólares de los Estados Unidos de Norte América y para el 2010 de 240 dólares.

CONTRAVENCIONES DEL 2009 A COBRAR EN EL 2011			
Clase de Contravención	Cantidad	Multa	Total
Contravención Leve de Primera Clase	854	10,9	9308,6
Contravención Leve de Segunda Clase	772	21,8	16829,6
Contravención Leve de Tercera Clase	432	32,7	14126,4
Contravención Grave de Primera Clase	1240	65,4	81096
Contravención Grave de Segunda Clase	669	87,2	58336,8

Contravención Grave de Tercera Clase	544	109	59296
Contravenciones Muy Graves	10	218	2180
TOTAL DE CONTRAVENCIONES	4521	TOTAL A COBRAR	241173,4

CONTRAVENCIONES DEL 2010 A COBRAR EN EL 2011			
Clase de Contravención	Cantidad	Multa	Total
Contravención Leve de Primera Clase	343	12	4116
Contravención Leve de Segunda Clase	1447	24	34728
Contravención Leve de Tercera Clase	209	36	7524
Contravención Grave de Primera Clase	511	72	36792
Contravención Grave de Segunda Clase	82	96	7872
Contravención Grave de Tercera Clase	282	120	33840
Contravenciones Muy Graves	0	240	0
TOTAL DE CONTRAVENCIONES	2874	TOTAL A COBRAR	124872

CONTRAVENCIONES A COBRAR 1

Por todo lo expuesto se evidencia que la Agencia Nacional de Tránsito debió cobrar la cantidad de 366045,4 dólares de los Estados Unidos de Norte América por concepto de todas la contravenciones represadas de los años 2009 y 2010 por concepto de que se emitió la Disposición Vigésimo Tercera de la Reforma de la Ley de Tránsito que las convirtió en títulos de crédito el 29 de marzo del 2011.

Conclusiones

Con lo expuesto en los cuadros anteriores se puede evidenciar que existe una sobrecarga de contravenciones para el Juzgado Segundo de Tránsito, el mismo que en los años del cometimiento de las contravenciones llega a conocer y juzgar el 19.07% en el 2009 y en el año 2010 se llega a conocer el 30.18% de la totalidad de contravenciones ingresadas, las mismas que según la Ley vigente al tiempo del cometimiento como se explicó en el Capítulo III, debían ser prescritas y no enviadas a la Agencia Nacional de Tránsito y así los rubros por cada contravención ya no deberían ser cobrados, pero con la Disposición Vigésimo Tercera de la Reforma del 29 de marzo del 2011, la Agencia Nacional cobra como títulos de crédito la cantidad de 366045 dólares con cuarenta centavos sin contar con la mora por la tardanza en el pago que podría ser el duplo de lo señalado.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Tratar sobre una nueva Ley implica investigar sus orígenes, su historia, sus fundamentos y sus objetivos. Para la elaboración de esta tesis se ha tenido que recurrir a una investigación bibliográfica, entrevistas con el Director del Consejo de la Judicatura, con los diferentes Jueces y Fiscales de Tránsito de la jurisdicción, con la Asesora Legal de la Agencia Nacional de Tránsito de Cuenca, y sobre todo una investigación sobre contravenciones en el Juzgado Segundo de Tránsito del Azuay. En materia de tránsito, por las graves accidentes que se han venido dando, el Estado se ha visto obligado a darle la importancia que antes no tenía, con la promulgación de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial del 2008 y su Reforma del 29 de marzo del 2011. Esta preocupación gubernamental se irradia en los diversos sectores de la sociedad ecuatoriana, sobre todo al sector del transporte privado, que se ha visto alarmado por el endurecimiento de las sanciones. Una preocupación nacional que involucra a conductores y peatones en general.

La Universidad del Azuay acogiendo esta necesidad social comienza a introducir la materia de tránsito en la formación de sus estudiantes, con la realización de módulos que me han permitido interesarme en sus contenidos y tomar la decisión de realizar el presente trabajo que al concluirlo, me permito realizar las siguientes conclusiones;

1. La historia del Tránsito en el Ecuador ha ido cambiando y de la misma manera los ordenamientos jurídicos, los mismos que han buscado acoplarse a las realidades de cada época y con ello a los avances tecnológicos que se han ido introduciendo en el país, es por ello que no se podría seguir con normas ambiguas que no se apliquen a la realidad y por lo que en la actualidad se encuentran nuevas leyes para tránsito con el objetivo de prevenir, sancionar

los accidentes de tránsito además de crear nuevos organismos para el control en las vías.

2. La Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito y Seguridad Vial entró en vigencia el 7 de agosto de 2008 y tuvo su primera y única reforma el 29 de marzo del 2011, en las que se encuentran cambios significativos, los mismos que trajo consigo una gran conmoción para todos los conductores tanto públicos como privados, peatones, por las sanciones más rígidas que ellas contenían. Además que ya en el 2008 se implementó un nuevo sistema de control en las licencias de conducir, siendo este el de reducción de puntos, de los cuales si se cometiese alguna infracción se reduciría la cantidad de puntos establecidas como sanción de los 30 puntos que contiene cada licencia de conducir. Dicha reglamentación se mantiene en la actualidad y se ratificó en la Reforma de la Ley del 2009.
3. La Ley de Tránsito en relación a las contravenciones ha buscado mecanismos que sancionen estas infracciones pequeñas en las que ha diseñado un proceso que empieza con la citación del presunto infractor hasta llegar a una sentencia o resolución, no admite apelación alguna y además si se permite la prescripción de la acción de la acción según establece la ley, 30 días desde el cometimiento y 90 desde la sentencia según dispone el la norma supletoria, Código de Procedimiento Penal, de las cuales se desprende en la reforma que la acción de cobro prescribe en 5 años como una de las novedades.
4. Con la reforma de la Ley de Tránsito aparecen nuevas contravenciones llegando al total de 96 contravenciones expresamente señaladas en la Ley de la materia, pero como uno de sus cambios significativos encontramos en las contravenciones muy graves que se implementan algunas, además de sancionar con mayor dureza el conducir bajos efectos de sustancias estupefacientes o alcohol por las que aumentan las penas de 3 a 60 días de prisión, pérdida de 10 a 30 puntos en la licencia, se toma en cuenta la cantidad de las sustancias y el alcohol en el cuerpo y por último se especifica

el tipo de vehículo que se ha estado conduciendo, en el mismo articulado se toma en cuenta la reincidencia que puede ocasionar la revocatoria o la suspensión temporal de la licencia.

5. Como se ha señalado en algunos de los capítulos de este trabajo es necesario crear una educación en tránsito que permita que cada una de las personas que conduzcan y transiten en la calles conozcan que es deber de todos respetar las normas vigentes y así hacer que las calles sean lugares seguros de la sociedad.
6. De la misma manera que es obligación de todos conocer, respetar las normas de tránsito, nos encontramos en el derecho que exigir que las normas emanadas por el Legislativo sean procedentes, que cumplan con todos los preceptos establecidos en la Constitución de la Republica, que se respeten los derechos consagrados en ella, que nos den la seguridad de procesos justos y como dije con anterioridad no sean normas de papel que no puedan ser aplicadas.
7. Es necesario que cada uno de los ciudadanos conozcamos las leyes y no permitamos que se dejen poner en vigencia normas que no sean legales o estén en contraposición a la Constitución, como es el caso de la Disposición Vigésimo Tercera que según el análisis realizado se observa que no cumple con lo manda la Carta Magna y vulnera sus principios y derechos como son; el de Legalidad, retroactividad, debido proceso, presunción de inocencia los mismos que claramente establece nuestra norma Suprema. Y de la misma manera que se respete el Doble Conforme en el juzgamiento de la contravenciones.
8. Así también es necesario que se creen los organismos necesarios para cumplir eficazmente lo que manda la Ley de Tránsito o que asuman las competencias los gobiernos autónomos descentralizados con el fin de viabilizar lo dispuesto en las normas y evitar una sobrecarga procesal en los juzgados de tránsito por

las competencias encargadas a los mismos hasta la creación de los organismos correspondientes.

Con todo lo manifestado me permito recomendar;

Que todas las personas tengamos conocimiento de las leyes de tránsito, ya que todos estamos involucrados, ya sea como conductores o peatones debiendo ser obligatorio en todas las instituciones de educación implementar horas de clase en materia de tránsito para prevenir y aminorar futuros accidentes de tránsito.

Considero también que cada una de las Facultades de Derecho del Ecuador deberían implementar en su pensum de estudio horas de esta materia para así apoyar a la sociedad como conocedores de derecho que queremos ser y con el ejemplo enseñar al resto esta materia que es de interés de todos.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVARADO, Jorge E. Manual de Tránsito y Transporte Terrestre. Loja: Universidad Tecnica Particular de Loja, 2005.
- BERMEJO, José. “El derecho de los transportes terrestres”. España. Editorial. 2001. Cedex. Págs. 269.
- BONILLA, Fabián. “Reglamento General de Transporte o circulación y Seguridad Vial del Perú”. Lima. Editorial Mercurio S.A. 2000. Págs. 78.
- CAMARGO, Pedro. El Debido Proceso. Bogota: Leyer, 2001.
- CARRIÓN, Germán. “Manual de Tránsito”. Ecuador. Ed. 1974. Págs. 110.
- CARRION, Luis. El Debido Proceso. Quito: Impreseñal, 2001.
- CARVALLO, Hugo. “Pericias Técnico Mecánicas”. Buenos Aires. Editorial Rocca. 2002. Págs. 150.
- CASTRO, Iván. “Inconstitucionalidad por Omisión”. Quito. Editorial EDILEX S.A. 2004.
- CORTEZ, Manuel. Manual Paractico para Jueces de Contravenciones. Riobamba: Centro de Impresión Digital, 2005.
- ECHEVERRÍA, Julio. “Plenos Poderes y Transformación Constitucional”. Quito. Editorial EDILEX S.A. 2008.
- FERRAJOLI, Luigi. “Derechos y Garantías”. España. 2004.

- FERRAJOLI, Luigi. Poderes Salvajes. La Crisis de la Democracia Constitucional. Madrid: Trotta, 2011.
- FERRAJOLI, Luigi. Derecho y Razon. Madrid: Trotta, 2005.
- GUERRERO Walter. Derecho Procesal Penal. Ed. Unilibro. Quito. 1997. Tomo III. Pág. 385
- PIZA, Rodolfo. “Principios Constitucionales”. España. Editorial Investigaciones Jurídicas S. A. 2008.
- ROSERO, Carlos. “Estudio Jurídico de Transporte Vinculado con el Derecho Civil y Penal”. Ambato. Talleres Gráficos A, B, C. 1985.
- ZABALA, Baquerizo, Jorge. El Debido Proceso Penal. Guayaquil: Edino, 2002.
- ZABALA, Egas Jorge. “Derecho Constitucional, Neoconstitucionalismo y Argumentación Jurídica”. Quito. Editorial EDILEX S.A. 2010.
- **Diccionarios Jurídicos.**
 - Diccionario Jurídico ESPASA.
 - Diccionario Jurídico OMEBA.
 - CABANELLAS, Guillermo. Diccionario de Derecho Elemental. 1998.
 - ESCRICHE, Joaquin. Diccionario Razonado de Legislacion y Jurisprudencia. Paris: Garnier Hermanos, 1975.

- **Legislación, Juzgados, Instituciones y Órganos Estatales.**
 - Ecuador. Constitución de la Republica del Ecuador. Quito. Registro Oficial No. 449, 2008.
 - Ecuador. Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 1996.
 - Ecuador. Código Civil Ecuatoriano. Quito. Registro Oficial No. 45, 2005.
 - Ecuador. Código de Procedimiento Civil. Quito. Registro Oficial No. 554, 2009.
 - Ecuador. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Registro Oficial No. 415, 2011.
 - Ecuador. Código de Procedimiento Penal. Quito: Registro Oficial No 555, 2009.
 - Ecuador. Código Organico de la Funcion Judicial. Quito: Registro Oficial No. 490, 2011.
 - Ecuador. Código Penal. Quito: Registro Oficial No. 196, 2010.
 - Ecuador. Reglamento de Aplicacion de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Quito: Registro Oficial No. 604, 2009.

- Humanos, Convencion Americana Sobre Derechos. Convencion Americana Sobre Derechos Humanos. San Jose de Costa Rica: Pacto de San José, 1969.

- Juzgado Segundo de Transito de Cuenca.

- *Medios electrónicos.*
 - FUNCION JUDICIAL DEL ECUADOR, Resoluciones, 2012. Ecuador. <http://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/resoluciones/2012/047-2012.PDF>
 - CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS. RESOLUCIONES. 2012. Ecuador. <http://www.senplades.gob.ec/web/18607/consejo-nacional-de-competencias>

ANEXOS

1. Sentencias de la Corte Constitucional sobre el Doble Conforme.
2. Resolución de Consejo de la Judicatura en Transición No. 047-2012.
3. Resolución del Consejo Nacional de Competencias No. 003-CNC-2012.
4. Resolución del Consejo Nacional de Competencias No. 006-CNC-2012.

ANEXO 1

Sentencia No. 001 – SDC – CC, R.O. (2S) de 21-XII-2011

“(…) En el catálogo de los derechos fundamentales consta la garantía de la doble instancia o el doble conforme, concebido como aquel recurso a través del cual se puede realizar el estudio de todas las cuestiones que merezcan revisión para garantizar el derecho de defensa y el debido proceso tratándose del análisis de la prueba, de los hechos o relacionadas con errores en la aplicación u observancia del derechos procesal o de fondo. La garantía de la doble instancia reconocida en nuestra Constitución de la República, en el artículo 76 numeral 7, literal m, así como en el artículo 8 apartado segundo, inciso h de la Convención Americana de Derechos Humanos, en concordancia con el artículo 14 inciso quinto del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, establecen que esta garantía procesal debe conducir obligatoriamente a la exigencia de que para ejecutar una decisión, se necesite de una doble conformidad judicial.

El derecho a recurrir del fallo o resolución ante el juez o tribunal superior se erige en una garantía primordial en la estructura del debido proceso, la cual se deriva del derecho de defensa del recurrente, sin restringirse a otorgarle posibilidades reales de refutación de la acusación, sino que también permite la posibilidad de impugnar los vicios y errores de la resolución o sentencia de primera instancia, capaz de que esta sea revisada por un juez o tribunal distinto y de superior jerarquía orgánica, a efectos de dotar de un recurso que garantice un examen integral de la decisión recurrida, más allá de meras cuestiones de legalidad, para realizar una fiscalización exhaustiva y no limitada de todas las cuestiones debatidas y analizadas en el tribunal inferior, de allí que el recurso de impugnación debe estar desprovisto de restricciones o requisitos que infrinjan la esencia misma del derecho de recurrir el fallo.

La facultad de recurrir del fallo trae consigo la posibilidad de cuestionar una resolución dentro de la misma estructura jurisdiccional que la emitió, es así que el

establecimiento de varios grados de jurisdicción está destinado a reforzar la protección de los justiciables, asumiendo que toda resolución nace de un acto humano, razón por la cual es susceptible de contener errores o generar distintas interpretaciones que pueden presentarse en la determinación de los hechos como en la aplicación del derecho. El ejercicio del derecho de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior, determina que toda persona tiene derecho a disponer, en un plazo razonable y por escrito, de los fallos emitidos en la determinación de su responsabilidad, debidamente motivados, a efectos de su posible apelación. De allí que se manifieste que el debido proceso legal carecería de eficacia sin el derecho a la defensa en juicio y la oportunidad de defenderse contra una resolución o fallo adverso, es decir que mediante este recurso se le permite al afectado proteger sus derechos mediante una nueva oportunidad para ejercer su defensa, el de otorgar la posibilidad a la persona afectada por un fallo desfavorable para impugnarlo y lograr un nuevo examen de la cuestión. Vale decir que esta revisión en sí tiene como finalidad el control del fallo como resultado racional de un juicio justo en conformidad con la ley y fundamentalmente con los preceptos de garantías constitucionales.

Dentro de este análisis y con sujeción a los conceptos antes descritos, debe advertirse cual es el alcance y los efectos del derecho a la jurisdicción. Así, el derecho a la jurisdicción ha sido definido como el derecho a la decisión judicial que defina el modo de componer un conflicto de intereses articulado al efecto, cualquiera sea el contenido de la sentencia que se haga, se adiciona la necesidad del perjudicado por ella, de tener la posibilidad jurídica de que el mismo u otro magistrado revise lo decidido por el primero. Quien se sienta perjudicado por una resolución judicial, postula total y absoluta amplitud de su posibilidad de acceder a instancias revisoras, a efectos de procurar una decisión que le aparezca como válida y justa, desde los ángulos fáctico y normativo (KAMINKER, Mario; *El Derecho a recurrir y restricciones a este derecho*; en *Debido Proceso*; Rubinzal-Culzoni Editores; Buenos Aires; 2003; Págs. 208-209).

El derecho a la jurisdicción es una garantía del derecho para acceder a las instancias jurisdiccionales, que tiene como contenido esencial lograr de los órganos judiciales una respuesta a todas las pretensiones planteadas, so riesgo de provocar el "desamparo procesal". En el ámbito del Derecho Procesal Constitucional, el derecho a la jurisdicción supone privilegiar la actuación del juez en cualquiera de las actividades esenciales que refieren a su obrar, es decir, que dadas las características que tiene el proceso constitucional, no es posible pensar que se obstruya su intervención sobre la base de normas de pura técnica o que precisen rituales tradicionales del procedimiento común u ordinario. Desde otro punto de vista, se trata de sostener que la jurisdicción no está solamente para resolver conflictos entre personas (y aun cuando fuese esta su única misión, debiera -debe- asegurar el libre acceso y el camino abierto para reinstalar el derecho que a cada parte le corresponde), sino también fiscalizar la supremacía administrativos y de particulares. El derecho a la jurisdicción, precisa también, un juez que provea la demanda. En síntesis, el acceso a la justicia, desde la perspectiva constitucional, significa conceder a toda persona el derecho a la jurisdicción y a tener un proceso donde debatir y resolver los conflictos que le afligen (GOZAINI, Alfredo; *El Debido Proceso*; Rubinzal.Culzoni Editores; Buenos Aires; 2004; Págs. 105-107).

La Corte Interamericana de Derechos Humanos ha determinado en varios de sus fallos que la garantía de la doble instancia se enmarca dentro del debido proceso, en la medida que la revisión del fallo por parte del juez superior impide que se dicte sentencia contraria a derecho. La garantía de la doble instancia encarna el derecho de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior y tiene por objeto impedir fallos arbitrarios o resueltos contrario a derecho; así, para su cabal cumplimiento requiere que el juez o tribunal al que acceda, sea de mayor jerarquía y se salvaguarde en todo momento las garantías que entraña el debido proceso ([www. justiciaglobal.info/docs/amicus%20BL.pdf](http://www.justiciaglobal.info/docs/amicus%20BL.pdf)).

Sentencia No. 072-10-SEP, R.O. No. 608 (3er S) de 30-XII-2011

“(…) Con la aparición de los derechos humanos, el derecho a tener jueces, a ser oído y a tener un proceso ya sea administrativo o judicial con todas las garantías, (debido proceso) pasó de ser un enunciado procesalista y formalista, a establecer un verdadero derecho fundamental, con el agregado de principios y presupuestos que concilian con la necesidad de que existan garantías procesales efectivas y certeras.

La constitucionalización del proceso supone crear condiciones para entender lo que "ES DEBIDO", pues ya no se trata solo de asegurar los mínimos exigibles en el derecho de defensa, hay una construcción específica que comienza desde la entrada al proceso y continúa a través de todas las instancias, culminando con una sentencia ejecutoriada suficientemente motivada

El debido proceso es un derecho a la justicia, lograda en un procedimiento que supera las grietas o dificultades que otrora lo postergaron a un simple derecho a la defensa en juicio. En este sentido, este (debido proceso) ya no son solo reglas, son fundamentalmente principios.

Nuestra Constitución de la República acoge de manera amplia los principios del debido proceso conceptuados como derecho fundamental, en el conjunto de garantías denominadas "de Protección", constantes en el artículo 75 y siguientes de la norma ibídem. El artículo 76 numeral 1 de la norma fundamental, determina la función garantista de las autoridades administrativas o judiciales, en los procesos que son puestos a su conocimiento y resolución; el numeral 7 literal m de la misma disposición establece la garantía de recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos. En este sentido es pertinente citar textualmente lo que disponen las normas referidas.

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

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y derechos de las partes" y;

"7. m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos" (...).

Efectivamente, analizando desde el punto de vista del legalismo del Código de Procedimiento Civil, los juicios de despojo violento son de una sola instancia, por así prescribir el enunciado cuerpo normativo, al referir que el fallo, entiéndase sentencia causará ejecutoria, es decir no es susceptible de recursos verticales que puedan cambiarlo o modificarlo. Pero si el juez aplica en el presente caso la ley, norma jurídica secundaria, para negar a la accionante su derecho a recurrir o apelar el fallo, ¿qué sentido tiene reconocer constitucionalmente el derecho de una parte procesal a recurrir un fallo judicial, lo que doctrinariamente también es conocido como la doble instancia? Se vislumbra a todas luces una contradicción de la norma adjetiva civil referida con la norma garantista constitucional, específicamente con el artículo 76 numeral 7 literal m, transcrito con anterioridad. (Resaltado y subrayado propios)

El sistema constitucional de derechos impone al juez la obligación de garantizar el cumplimiento de los derechos de las partes en un proceso judicial y más aún cuando conforme el principio de supremacía constitucional, las disposiciones de la Constitución prevalecen sobre cualquier otra norma del ordenamiento jurídico, en este caso, sobre el inciso segundo del artículo 695 del Código de Procedimiento Civil, disposición que convierte a los juicios civiles de despojo violento en procesos de única instancia, contraponiéndose al derecho de las partes de recurrir el fallo correspondiente.

Oswaldo Alfredo Gozaini, sobre este aspecto dice:

"La doble instancia o el derecho a obtener dos resoluciones judiciales sucesivas sobre un mismo hecho, es un principio emblemático de la ciencia procesal, que afianza en la seguridad jurídica y en el derecho que tiene el justiciable al control jerárquico de la sentencia.

De este modo, la impugnación cubre dos aspectos; mientras permite revisar el pronunciamiento por un órgano jurisdiccional de grado superior, el Estado asume el poder de garantizar la certidumbre del derecho, y, al mismo tiempo, la queja obliga a un fallo definitivo que persigue alcanzar la justicia en el caso, culminando las instancias ordinarias o comunes" (Gozáini Oswaldo Alfredo, Derecho Procesal Constitucional, EL DEBIDO PROCESO, Rubinzal - Culzoni Editores, Buenos Aires, pag. 459).

3.- De igual forma, Julia Victoria Montaña sobre este tema sostiene:

"Un proceso debido no puede excluir la doble instancia. La inapelabilidad en los procedimientos de única instancia por la materia o por la cuantía, que culminan con sentencias de igual grado no se justifican, bajo ninguna argumentación, desde el constitucionalismo democrático; en consecuencia, frente al binomio antagónico economía procesal - doble instancia, debe prevalecer esta última, debiendo desterrarse la única instancia, que hace de la inapelabilidad de la sentencia, regla general. Todo procedimiento debe contar con una segunda instancia, de cara a la justicia material, permitiendo que un funcionario jurisdiccional, en un grado de conocimiento diferente al que profirió la providencia, realice los controles que permitan detectar errores judiciales a fin de enmendarlos" (Resaltado y subrayado propios). (.- Montaña, Julia Victoria, Instituciones procesales desde el constitucionalismo, Editorial Leyer, Bogotá, 2002).

En este sentido, en atención al principio de supremacía constitucional, recogido en el artículo 424 de la Constitución, que establece que esta última prevalece sobre cualquier otra norma del ordenamiento jurídico, debiendo mantener conformidad con aquella, caso contrario carecerá de valor jurídico; así como al artículo 425 inciso segundo de nuestra Carta Constitucional dispone: "En caso de conflicto entre normas de distintas jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas, jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquicamente superior" (lo resaltado en nuestro), el juez primero de lo civil del Napo, en el juicio por despojo violento No. 0499-2008-R, debió conceder el recurso de apelación oportunamente solicitado por la accionante, fundamentado en el derecho de las partes procesales a recurrir los fallos, instituido en el artículo 76 numeral 7 literal m de la Constitución, más aún cuando en la misma se dispone la aplicación directa e inmediata de los Derechos y Garantías establecidos, siendo oportuno citar la norma pertinente: "Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de los derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o a petición de parte." (Lo resaltado en nuestro).

En este mismo sentido, el artículo 8 literal m de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, respecto de las garantías judiciales señala como una de aquellas, el derecho de las personas de recurrir del fallo ante juez o tribunal superior (...)"

ANEXO 2

CONSEJO DE LA JUDICATURA

RESOLUCION NO. 0347-2012

EL PLENO DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA

CONSIDERANDO

Que, conforme el mandato popular expresado en el Referéndum y Consulta Popular, de 7 de mayo de 2011, publicado en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 490 de 13 de julio de 2011, el Pleno del Consejo de la Judicatura de Transición, en sesión de 26 de julio de 2011, se integró y constituye legalmente, y ha asumido todas las competencias para iniciar la reestructuración de la Función Judicial;

Que, el artículo 20 del Régimen de Transición, publicado en el Registro Oficial Nro. 490 del 13 de julio de 2011, señala: "Este Consejo de la Judicatura Transitorio tendrá todas las facultades establecidas en la Constitución, así como las dispuestas en el Código Orgánico de la Función Judicial...";

Que, el artículo 178 de la Constitución de la República del Ecuador expresa que "(...) el Consejo de la Judicatura es el Órgano de gobierno, administración, vigilancia y disciplina de la Función Judicial. La ley determinará la organización, el ámbito de competencia, el funcionamiento de los órganos judiciales y todo lo necesario para la adecuada administración de justicia";

Que, el artículo 264 numeral diez del Código Orgánico de la Función Judicial, establece que "Al pleno le corresponde modificar, derogar e interpretar obligatoriamente el Código de Ética de la Función Judicial, el Estatuto Orgánico Administrativo de la Función Judicial, los reglamentos, manuales, instructivos o resoluciones de régimen interno.

Que, mediante Resolución Nro. 008-2012, del siete de febrero del dos mil doce, se creó el Juzgado Único de Contravenciones del cantón Cuenca de la provincia del Azuay.

Que, mediante memorando Nro. DNAJ-2012-1200 de fecha 09 de mayo del 2012, la Dirección Nacional de Asesoría Jurídica justifica la necesidad de dotar de competencia en razón a la materia al Juzgado Único de Contravenciones de Cuenca. En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales,

RESUELVE:

REFORMAR LA RESOLUCION No. 008-2012, MEDIANTE LA CUAL SE CREA EL JUZGADO ONICO DE CONTRAVENCIONES DEL CANTON CUENCA DE LA PRO VINCIA DEL AZUAY.

Art. 1.- Sustitúyase el Artículo 2 por el siguiente:

"Art. 2.- El Juzgado Único creado en el artículo anterior, será competente para conocer y resolver, con jurisdicción cantonal, y en primera instancia, las causas que por las materias determinadas en los numerales 2, 3, 4 y 6 del artículo 231 del Código Orgánico de la Función Judicial que ingresen a su conocimiento a partir de la vigencia de esta resolución.

Además, será competente para la materia determinada en las disposiciones comunes de garantías jurisdiccionales previstas en el Título III de la Constitución de la Republica.

El citado Juzgado Único también será competente para conocer lo determinado en el Art 3 de la Resolución No 77-2010 de fecha 17 de diciembre de 2010, expedida por el Pleno del Consejo de la Judicatura, que refiere: "A fin de atender en forma eficiente a la ciudadanía ,se amplía la competencia de todos los juzgados de contravenciones, para que conozcan y receipten denuncias sobre pérdidas o hurto de documentos como cedula de ciudadanía, certificado de votación, pasaporte, libreta militar, licencia de conducir, matrícula de vehículos y motocicletas, certificado del S.O.A.T., tarjetas de débito, tarjeta de crédito, chequeras, libreta de Ahorros, otras tarjetas, etc.; y, teléfono celular cuyo monto no supere los 132,50 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, independientemente del lugar en que se cometió la contravención". El monto económico señalado en el artículo citado, se ajustara cada año de conformidad al 50% del salario básico unificado, que disponga el Ministerio de Relaciones Laborales.

Este Juzgado Único no será competente para conocer contravenciones en materia de tránsito

El Juzgado Único laborara en horario de 08h00 a 17h00 de lunes a viernes, no obstante en horas y días no laborables, ejercerá su función cuando las necesidades del servicio así lo requieran".

Art. 2.- Sustitúyase el Art. 3 por el siguiente texto:

"Art. 3.- La Comisaria Nacional de Policía del cantón Cuenca, suprimidas sus competencias, determinadas en el Art. 231 del Código Orgánico de la Función Judicial, seguirá conociendo y resolviendo todas las causas que se encuentren actualmente en trámite en su despacho hasta la culminación de las mismas.

Las Comisarias de la Mujer y la Familia, Primera y Segunda, seguirán siendo competentes para conocer y resolver, en primera instancia, las causas que se encuentran en trámite y las que ingresaren con posterioridad a la vigencia de la presente resolución, determinadas en el numeral 1 del Art. 231 del Código Orgánico de la Función Judicial"

Art. 3.- Sustitúyase el Art. 6 por el siguiente texto:

"Art. 6.- La presente Resolución entrara en vigencia a partir del 17 de mayo de 2012, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial"

COMUNIQUESE Y PUBLÍQUESE EN EL REGISTRO OFICIAL.- Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, en la sale de sesiones del Consejo de la Judicatura de Transición, a los diez días del mes de mayo del ario dos mil doce.

f) Paulo Rodríguez Molina, **PRESIDENTE DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA;** Tania Arias Manzano, **VOCAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA;** Fernando Yavar Umpierrez, **VOCAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA;** Guillermo Falconi Aguirre, **SECRETARIO GENERAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA.- LO CERTIFICO.-** Quito, Distrito Metropolitano, a 10 de mayo del dos mil doce.

Guillermo Aguirre

SECRETARIO DEL PLENO DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA

ANEXO 3



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Resolución No. 003-CNC-2012

Considerando:

Que la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, crearon el sistema nacional de competencias, con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno, guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad.

Que el artículo 95 de la Constitución de la República, dispone que las ciudadanas y ciudadanos, en forma individual y colectiva, participarán de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos y en el control popular de las instituciones del Estado y la sociedad, y de sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano.

Que la Constitución de la República, en su artículo 269, dispone que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias tiene, entre otras, las siguientes funciones: 1. regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados; 2. regular el procedimiento de transferencia de las competencias adicionales que señale la ley a favor de los gobiernos autónomos descentralizados; 3. regular la gestión de las competencias concurrentes entre los diferentes niveles de gobierno, de acuerdo al principio de subsidiariedad y sin incurrir en la superposición de competencias; 4. Asignar las competencias residuales a favor de los gobiernos autónomos descentralizados, excepto aquellas que por su naturaleza no sean susceptibles de transferencia.

Que el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, en el artículo 117, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias.

Que el artículo 119 literales b) y d) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización, disponen que corresponde al Consejo Nacional de Competencias, organizar e implementar el proceso de descentralización y aprobar el plan nacional de descentralización, el que deberá diseñarse con la participación de todos los niveles de gobierno.

Que mediante circular No. CNC-SE-2011-001, del 10 de agosto de 2011, el Presidente del Consejo Nacional de Competencias, convocó a los señores alcaldes, prefectos y presidentes de gobiernos parroquiales rurales, y a la ciudadanía en general a participar en 24 talleres provinciales para la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



formulación participativa del Plan Nacional de Descentralización, los cuales se desarrollaron entre los meses de septiembre a diciembre del 2011, y cuyos resultados constituyen el contenido del Plan.

En uso de sus facultades legales constantes en el artículo 119, literal o) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización;

RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el Plan Nacional de Descentralización 2012-2015, formulado de manera participativa con el concurso de las autoridades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y de la ciudadanía de las veinticuatro provincias del país; de acuerdo con la siguiente estructura programática:

FIN: Impulsar la equidad interterritorial y niveles de calidad de vida similares en todos los sectores de la población. (Art. 105 COOTAD).		
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS		
Objetivo 1. Garantizar que el proceso de descentralización promueva la equidad social, territorial y fiscal en el país.	Objetivo 2. Impulsar la integralidad y excelencia de la gestión pública a través del proceso de descentralización	Objetivo 3. Garantizar que el proceso de descentralización sea transparente, participativo y responda a las realidades y necesidades territoriales.
POLÍTICAS (EQUIDAD)	POLÍTICAS (INTEGRALIDAD Y EXCELENCIA)	POLÍTICAS (TRANSPARENCIA Y PARTICIPACIÓN)
1.1 Consolidar el modelo de gestión estatal descentralizado que promueva el desarrollo territorial equilibrado y el acceso equitativo a bienes y servicios públicos. (PNBV Objetivo 12, política 12.3.)	2.1 Fomentar un servicio público de calidad, eficiente y competente en torno a las competencias descentralizadas. (PNBV Objetivo 12, Política 12.4.)	3.1 Promover el involucramiento de actores institucionales y ciudadanos en el proceso de descentralización y la creación de espacios de control social. (PNBV Objetivo 12, Política 12.7)
1.2 Fomentar las potencialidades y cohesión territorial y el desarrollo armónico a través de una planificación articulada para el ejercicio de las competencias descentralizadas.	2.2 Fomentar el desarrollo de las capacidades institucionales para el proceso de descentralización y el ejercicio de competencias.	3.2 Garantizar el acceso a la información sobre el cumplimiento de transferencia de recursos a los GAD así como sobre el ejercicio de las competencias descentralizadas.
1.3 Aplicar un sistema equitativo de redistribución de los recursos y sostenibilidad fiscal, en las competencias descentralizadas.	2.3 Fomentar la intervención del Estado en el territorio de forma complementaria, corresponsable y coordinada en la gestión competencial.	3.3 Impulsar mecanismos de seguimiento y evaluación participativa al proceso de descentralización y al cumplimiento del



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



		Plan Nacional de Descentralización. 3.4 Promover la comunicación social y la rendición de cuentas como recurso de orientación política de la descentralización.
METAS	METAS	METAS
<p>1.1.1 Transferir e implementar el 100% de las competencias exclusivas constitucionales hasta el año 2015.</p> <p>1.1.2 Elaborar el 100% de los costeos de las competencias exclusivas constitucionales de forma integral hasta el año 2015.</p> <p>1.2.1 Construir la línea base territorial que permita conocer el estado actual de cada competencia exclusiva constitucional hasta el 2013.</p> <p>1.2.2 Contar con las tipologías de GAD por competencia que responda a la caracterización de capacidades institucionales, vocaciones y potencialidades territoriales, hasta el año 2014.</p> <p>1.3.1 Consolidar el modelo de equidad territorial previsto en el COOTAD y las transferencias de recursos por competencia, hasta el año 2015.</p> <p>1.3.2 Elaborar la normativa técnica que vincule la planificación y las finanzas públicas territorializadas para la descentralización, hasta el año 2013.</p>	<p>2.1.2 Aumentar al menos a 7 puntos la percepción de calidad de los servicios públicos, en las competencias descentralizadas, hasta el año 2013. (Meta 12.5.1 PNBV 2009-2013).</p> <p>2.2.1 Alcanzar que el 50% de los GAD de cada nivel de gobierno cumplan al menos un programa de fortalecimiento institucional en función del Plan de Fortalecimiento para el ejercicio de nuevas competencias y atribuciones exclusivas constitucionales hasta el año 2015.</p> <p>2.2.2 Alcanzar que el 100% de los ministerios retores de las competencias transferidas participen al menos en un programa de fortalecimiento institucional para el ejercicio de sus facultades hasta el año 2015.</p>	<p>3.1.1 Conformar al menos un mecanismo de control social sobre el cumplimiento del plan de descentralización en cada una de las 7 zonas de planificación, hasta el año 2015.</p> <p>3.2.1 Contar con un sistema de información integral de la descentralización hasta el año 2015.</p> <p>3.3.1 Contar con dos evaluaciones participativas del plan nacional de descentralización hasta el año 2015.</p>



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



PROGRAMAS	AÑOS													
	2012	2013	2014	2015										
OBJETIVO 1														
1 PROGRAMA DE TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS														
1.1 TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS EXCLUSIVAS CONSTITUCIONALES NUEVAS														
1.1.1 Vialidad		X	X	X	X	X	X							
1.1.2 Tránsito y Transporte	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
1.1.3 Fomento Productivo y Seguridad Alimentaria		X	X	X	X									
1.1.4 Gestión de Riesgos: prevención, protección, socorro y control de incendios			X	X	X	X	X							
1.1.5 Infraestructura Social: educación, salud, hábitat y vivienda.							X	X	X	X	X	X	X	
1.1.6 Gestión Ambiental y Patrimonio Natural							X	X	X	X	X	X		
1.1.7 Cuencas Hidrográficas								X	X	X	X	X	X	
1.1.8 Patrimonio Cultural								X	X	X	X	X		
1.1.9 Tipologías de GAD por competencia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
1.2 COMPETENCIAS ADICIONALES, RESIDUALES														
1.2.1 Elaboración de Plan de Transferencia de competencias adicionales potenciales de transferir												X	X	X
1.2.2 Identificación de competencias residuales potenciales de transferir													X	X
2 PROGRAMA DESCENTRALIZACIÓN FISCAL														
2.1 Planificación y finanzas públicas territorializada		X	X	X										
2.2 Implementación del Modelo de equidad		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2.3 Alternativas de financiamiento para GAD		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
OBJETIVO 2														
2.1 PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL														
2.1.1 Fortalecimiento institucional de los GAD para el ejercicio de competencias constitucionales exclusivas nuevas		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Disposición Final.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese,

Dado en la Ciudad de Guayaquil, el 1ro. de marzo de 2012

Fander Falconi Benitez
PRESIDENTE
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

Gustavo Baroja Narváz
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PROVINCIALES

Jorge Martínez Vásquez
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
MUNICIPALES

Hugo Quiroz Vallejo
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PARROQUIALES RURALES

Proveyeron y firmaron la Resolución que antecede el Presidente y los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Consejo Nacional de Competencias, en Guayaquil el primero de marzo de 2012.

Lo certifico.-

Dr. Gustavo Bedón Tamayo
SECRETARIO EJECUTIVO, ENC.

ANEXO 4



REPÚBLICA DEL ECUADOR CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Resolución No. 006-CNC-2012

Considerando:

Que la Constitución de la República crea una nueva organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio, con el objeto de consolidar un nuevo régimen de desarrollo, centrado en el buen vivir, que incremente las potencialidades, capacidades y vocaciones de los gobiernos autónomos descentralizados a través de la profundización de un modelo de autonomías y descentralización que aporte en la construcción de un desarrollo justo y equilibrado de todo el país.

Que la Constitución de la República y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización -COOTAD-, crearon el sistema nacional de competencias con el objeto de organizar las instituciones, planes, programas, políticas y actividades, relacionadas con el ejercicio de las competencias que corresponden a cada nivel de gobierno guardando los principios de autonomía, coordinación, complementariedad y subsidiariedad.

Que la Constitución de la República en su artículo 269, número 1, establece que el sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico que tendrá la función de regular el procedimiento y el plazo máximo de transferencia de las competencias exclusivas, que de forma obligatoria y progresiva deberán asumir los gobiernos autónomos descentralizados.

Que el artículo 117 del COOTAD, establece que el organismo técnico del Sistema Nacional de Competencias será el Consejo Nacional de Competencias.

Que el literal b) del artículo 119 del COOTAD, le atribuye al Consejo Nacional de Competencias, la función de organizar e implementar el proceso de descentralización.

Que el artículo 105 del COOTAD, define a la descentralización de la gestión del Estado, como la transferencia obligatoria, progresiva y definitiva de competencias, con los respectivos talentos humanos y recursos financieros, materiales y tecnológicos.

Que el Art. 119 literal j) del COOTAD, faculta al Consejo Nacional de Competencias monitorear y evaluar de manera sistemática, oportuna y permanente la gestión adecuada de las competencias transferidas.

Que el Art. 119 literal p) del COOTAD, establece la necesidad realizar evaluaciones anuales de los resultados alcanzados en la descentralización de competencias a cada uno de los niveles de gobierno, así como balances globales del proceso, que serán socializados entre los diferentes niveles de gobierno y ciudadanía.

Que el Art. 264 número 6 de la Constitución de la República, en concordancia con el literal f) del Art. 55 del COOTAD, dispone que es competencia exclusiva de los gobiernos municipales, planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Que el artículo 128 del COOTAD establece que todas las competencias se gestionarán como un sistema integral que articula los distintos niveles de gobierno y por lo tanto serán responsabilidad del Estado en su conjunto.

Que el Art. 130 del COOTAD desarrolla con mayor detalle la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial; estableciendo que los gobiernos autónomos descentralizados definirán el modelo de gestión de su competencia, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo dichas competencias antes de la vigencia del Código.

Que el Art. 130 del COOTAD, dispone que la rectoría general del sistema corresponde al Ministerio del ramo, la que se ejecutará a través del organismo técnico de la materia.

Que el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

Que el artículo 30 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el Consejo Nacional de Competencias una vez que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias respectiva.

Que la disposición transitoria décima octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimiento establecido en el COOTAD.

Que el artículo 125 del COOTAD, establece que los gobiernos autónomos descentralizados son titulares de las nuevas competencias exclusivas constitucionales, las cuales se asumirán e implementarán de manera progresiva, conforme lo determine el Consejo Nacional de Competencias.

Que el literal a) del artículo 154 del COOTAD, determina que el proceso de transferencia progresiva de competencias iniciará con la elaboración de un informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia a ser descentralizada, un informe de los recursos financieros existentes para la gestión de la competencia y un informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados para asumir las nuevas competencias.





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Que el literal b) del artículo 154 del COOTAD, dispone que se integrará una comisión técnica de costeo de competencias que identificará los recursos necesarios correspondientes a las competencias y presentará un informe vinculante al Consejo Nacional de Competencias; informe que deberá considerar las diferencias de escala en los costos según las densidades de población, así como la cuantificación de los déficits financieros que servirán para definir las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

Que el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 00007-CNC-2011, de 26 de mayo de 2011, solicitó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que elabore el informe del estado de situación de la ejecución y cumplimiento de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas que presente el informe de capacidad operativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; y al Ministerio de Finanzas que presente el informe de recursos existentes para la gestión de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

Que el Consejo Nacional de Competencias mediante resolución No. 00010-CNC-2011, de 29 de septiembre de 2011, y una vez que recibió los tres informes habilitantes detallados en el párrafo anterior, integró la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales de conformidad con lo dispuesto en el Art. 123 del COOTAD.

Que en función de la información sectorial recabada en los informes habilitantes, se estableció la necesidad de formular modelos de gestión diferenciados, que dieran cuenta de la diversidad territorial existente entre los 221 gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y que permitan asegurar, la prestación de servicios públicos bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad, establecidos en el artículo 314 de la Constitución de la República.

Que para la definición de los modelos de gestión diferenciados, se estableció un índice de necesidad que consideró la población, el número de vehículos cantonal, la tasa de motorización cantonal, la densidad poblacional del cantón, la dispersión poblacional cantonal, la participación de la población urbana en la población total, la capitalidad provincial, la dinámica económica, la cercanía a la cabecera cantonal, y la existencia de convenios previos de descentralización; la experiencia de cada cantón, en función de los resultados del informe de capacidad operativa presentado por la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas y la existencia de requisitos mínimos de sostenibilidad para la prestación del servicio, que dieron como resultado tres modelos de gestión.

Que la comisión técnica sectorial de costeo para la transferencia de la competencia de planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, entregó el informe de costeo de la competencia en mención.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Que el Ministerio de Finanzas emitió dictamen favorable a la presente resolución mediante oficio No. MIFIN-DM-2012-0291 de 25 de abril del 2012.

En uso de sus facultades constitucionales y legales constantes en literal d) del Art. 154 y en el literal o) del artículo 119 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización;

RESUELVE:

Artículo 1.- Transferencia.- Transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país, progresivamente, en los términos previstos en la presente resolución.

**CAPÍTULO PRIMERO
ÁMBITO Y MODELOS DE GESTIÓN**

Artículo 2.- Ámbito.- La presente resolución regirá al gobierno central y a todos los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial.

Artículo 3.- Modelos de gestión.- Para el ejercicio de esta competencia, se establecen tres modelos de gestión diferenciados, en función de las necesidades territoriales cantonales en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la experiencia de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y requisitos mínimos de sostenibilidad del servicio.

Artículo 4.- Modelo de gestión A.- Corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO	PROVINCIA
QUITO	PICHINCHA
GUAYAQUIL	GUAYAS
CUENCA	AZUAY
IBARRA	IMBABURA
LOJA	LOJA
AMBATO	TUNGURAHUA
MANTA	MANABÍ

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución.

Artículo 5.- Modelo de gestión B.- Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
LATACUNGA	COTOPAXI
ROBAMBA	CHIMBORAZO
MACHALA	EL ORO
MILAGRO	GUAYAS
BABAHOYO	LOS RÍOS
QUEVEDO	LOS RÍOS
PORTOVIJEJO	MANABÍ
MEJÍA	PICHINCHA
RUMIÑAHUI	PICHINCHA
SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS	SANTO DOMINGO DE LOS TSÁCHILAS

Estos gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o través de consorcios.

Artículo 6.- Modelo de gestión C.- Corresponden a este modelo de gestión los siguientes gobiernos autónomos descentralizados municipales:

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL	PROVINCIA
Girón	AZUAY
Gualaico	
Nabón	
Paute	
Pucará	
San Fernando	
Santa Isabel	
Sigsig	
Oña	
Chordeleg	
El Pan	
Sevilla de Oro	
Guachapala	
Camilo Ponce Enriquez	
Chillanes	
Guaranda	BOLÍVAR
San José de Chimbo	
Echeandía	
San Miguel	



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Caluma	
Las Naves	
Biblián	
Azogues	
Cañar	
La Troncal	CAÑAR
El Tambo	
Déleg	
Suscal	
Bolívar	
Tulcán	
Espejo	
Mira	CARCHI
Montúfar	
San Pedro de Huaca	
La Mana	
Pujilí	
Salcedo	
Pangua	COTOPAXI
Sequívilí	
Sigchos	
Alausí	
Colta	
Chambo	
Chunchi	
Guamote	CHIMBORAZO
Guano	
Pallatanga	
Penipe	
Cumandá	
Arenillas	
El Guabo	
Pasaje	
Atahualpa	
Balsas	
Chilla	
Huaquillas	EL ORO
Marcabell	
Piñas	
Portovelo	
Santa Rosa	
Zaruma	
Las Lajas	
Eloy Alfaro	
Esmeraldas	
Quinindé	
Muisne	
San Lorenzo	ESMERALDAS
Atacames	
Rioverde	
La Concordia	

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Alfredo Baquerizo Moreno	GUAYAS
Daule	
Durán	
Balao	
Balzar	
Colimes	
El Empalme	
El Triunfo	
Naranjito	
Palestina	
Pedro Carbo	
Santa Lucía	
Urbinajado	
Yaguachi	
Naranjal	
Samborondón	
Playas	
Simón Bolívar	
Coronel Marcelino Maridueña	
Lomas de Sargentillo	
Nobol	
General Antonio Elizalde	IMBABURA
Isidro Ayora	
Antonio Ante	
Otavalo	
Cotacachi	
Pimampiro	LOJA
San Miguel de Urcuquí	
Calvas	
Catamayo	
Celica	
Chaguarpamba	
Espindola	
Gonzanamá	
Macará	
Paltas	
Puyango	
Saraguro	
Sozoranga	
Zapotillo	
Pindal	
Quilanga	
Olmedo	LOS RÍOS
Baba	
Ventanas	
Vinces	
Montalvo	
Pueblo Viejo	
Urdaneta	
Palenque	
Buena Fe	

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Valencia	
Mocache	
Quinsaloma	
Bolívar	
Chone	
El Carmen	
Jipijapa	
Montecristi	
Sucre	
Flavio Alfaro	
Junín	
Paján	
Pichincha	
Rocafuerte	
Santa Ana	
Tosagua	
24 de Mayo	
Pedernales	
Olmedo	
Puerto López	
Jama	
Jaramijó	
San Vicente	
Morona	
Gualaquiza	
Limón Indanza	
Palora	
Santiago	
Sucúa	
Huamboya	
San Juan Bosco	
Tatsha	
Logroño	
Pablo VI	
Tiwintza	
Archidona	
Tena	
El Chaco	
Quijos	
Carlos Julio Arosemena	
Mera	
Pastaza	
Santa Clara	
Arajuno	
Pedro Moncayo	
Cayambe	
San Miguel de los Bancos	
Pedro Vicente Maldonado	
Puerto Quito	
Baños	
San Pedro de Peñileo	

11



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Cevallos	
Mocha	
Patate	
Quero	
Santiago de Pillaro	
Tisaleo	
Zamora	
Chinchi	
Nangaritza	
Yacuambi	
Yantzaza	
El Pangui	
Centinea del Condor	
Palanda	
Paquisha	
San Cristobal	
Isabela	
Santa Cruz	
Gonzalo Pizarro	
Sucumbios	
Putumayo	
Shushufindi	
Sucumbios	
Cascales	
Cuyabeno	
Aguarico	
Orellana	
La Joya de los Sachas	
Loreto	
Salinas	
Santa Elena	
Libertad	

Estos gobiernos autónomos descentralizados y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la presente resolución, exceptuando el control operativo del tránsito en la vía pública, el proceso de matriculación y revisión técnica vehicular, lo cual lo podrán asumir cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios.

Artículo 7.- Integralidad.- Los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, observarán el principio de integralidad, que comprende los siguientes elementos:

1. Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, ejercerán facultades en los tres ámbitos de la competencia, es decir, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
2. Para la prestación de un producto y servicio determinado, el gobierno autónomo descentralizado estará dotado de todas las facultades; y



3. La asignación de producto y servicio a un gobierno autónomo descentralizado municipal, comprenderá todos sus procesos.

Sección Primera
Gobierno central

Artículo 8.- Facultades del gobierno central.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de sus distintas entidades, en todos los casos, la rectoría nacional, de igual manera corresponden al gobierno central actividades de planificación, control, regulación y gestión, en los términos establecidos en la presente resolución, de acuerdo a sus competencias.

Artículo 9.- Rectoría Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector, definir la política pública y el establecimiento de lineamientos y directrices generales de carácter nacional.

Artículo 10.- Planificación Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, planificar el sistema vial conformado por las troncales nacionales y formular el plan nacional estratégico de movilidad multimodal y el plan nacional de seguridad vial.

Artículo 11.- Regulación Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, a través de la entidad rectora del sector y sus entidades técnicas adscritas, emitir la normativa nacional para:

1. Establecer las regulaciones de carácter nacional en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el ámbito de sus competencias;
2. Elaborar normas técnicas en el marco de las políticas públicas nacionales y en ejercicio de sus competencias para la aplicación de la ley;
3. Regular y controlar la red estatal – troncales nacionales de transporte terrestre y tránsito, definidas por la entidad rectora del sector, que comprende entre otras actividades la señalización, semaforización, uso y ocupación de estas vías;
4. La homologación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre y tránsito;
5. Generar los planes de administración de tránsito, planes maestros de transporte y planes de seguridad vial;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



6. Regular las operaciones de tránsito, esto es, los operativos de control de tránsito; los requisitos y valores para la obtención de matrículas, placas, licencias y permisos de aprendizaje; los procedimientos de reclamos por contravenciones y multas; y establecer los estándares nacionales de revisión técnica vehicular, infraestructura vial, señalización, semaforización y equipamiento, a nivel nacional;
7. Regular a nivel nacional las operaciones de transporte terrestre, que comprenden, la determinación de la estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre; la determinación de requisitos y valores para la obtención de títulos habilitantes de transporte terrestre; la elaboración y aprobación de los estudios de factibilidad para creación de nuevos títulos habilitantes; la operación de infraestructura de transporte terrestre; y el establecimiento de los estándares nacionales de calidad de servicio, obligaciones, mejoras y eficiencia de la operación de transporte terrestre; y,
8. Minimizar los accidentes de tránsito.

Artículo 12.- Control Nacional.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, las siguientes actividades de control:

1. Controlar el tránsito en las troncales nacionales y en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido el control de tránsito hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales;
2. Prestar el servicio de revisión técnica vehicular, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
3. Prestar el servicio de matriculación vehicular, en las circunscripciones territoriales que correspondan a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
4. Realizar operativos de control de contrabando y transporte de sustancias peligrosas;
5. Otorgar la licencia para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola y equipo caminero o pesado;
6. Citar, suspender o multar por las infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y

M.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;

7. Emitir permisos para el transporte de sustancias peligrosas, líquidos y gases;
8. Entregar títulos habilitantes de transporte público internacional, interprovincial e intercantonal; títulos habilitantes de operación de transporte comercial de carga pesada, y transporte por cuenta propia de carácter nacional; y la supervisión de éstas operadoras, y en su virtud la aplicación y recaudación de multas por el incumplimiento de los respectivos contratos de operación;
9. Supervisar y controlar a las operadoras nacionales e internacionales de transporte terrestre y demás instituciones de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia;
10. Entregar certificados especiales de pesos y medidas;
11. Autorizar e implementar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular de acuerdo a un plan integrado nacional estructurado conjuntamente con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en función de los estándares nacionales;
12. Nacionalizar los vehículos ingresados por régimen de internación temporal; y,
13. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares nacionales de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Artículo 13.- Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde al gobierno central, las siguientes actividades de gestión, sin perjuicio de la capacidad de delegación de una o varias de estas actividades a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales:

1. Fabricar y adquirir placas y chalecos de identificación de conductores;
2. Entregar matrículas y placas para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial, en las circunscripciones territoriales que corresponda a aquellos municipios o distritos metropolitanos que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido la prestación de este servicio, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
3. Formar y capacitar agentes de control nacionales y agentes de control cantonales, a solicitud de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



presente resolución, tengan a su cargo el control de tránsito en sus respectivas circunscripciones territoriales;

4. Construir, operar y mantener centros de detención de personas por infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
5. Administrar las bases de datos de información nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, que incluye actualizar y corregir los registros nacionales de conductores, vehículos, títulos habilitantes, para lo cual deberá establecer un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que tengan dichas competencias;
6. Organizar campañas regulares de carácter nacional, para la prevención de accidentes de tránsito, para la promoción y difusión del SOAT, para la concienciación de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;
7. Recaudar los valores causados por multas e infracciones cometidas en las troncales nacionales, o en la circunscripción territorial de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que de acuerdo con la presente resolución no hayan asumido a su cargo el control del tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios;
8. Administrar equipos de rescate y centros de monitoreo del tránsito, para las troncales nacionales y las circunscripciones territoriales de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con la presente resolución, no hayan asumido a su cargo el control operativo de tránsito, hasta que lo puedan asumir, cuando se encuentren debidamente fortalecidos individual, mancomunadamente o a través consorcios; mediante la realización de operativos de control regulares y especiales; y,
9. Autorizar los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de empresas operadoras de transporte terrestre, y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial en el ámbito de su competencia.

Sección Segunda

Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales

Artículo 14.- Facultades comunes a todos los modelos de gestión.- En los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo el principio de unidad nacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Artículo 15.- Rectoría Local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, emitir políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.

Artículo 16.- Planificación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial; los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el art. 130 del COOTAD.

Artículo 17.- Regulación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para:

1. Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial;
2. Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito;
3. Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales;
4. Normar el uso del espacio público y vías;
5. Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial;
6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial;
7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector;
8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre;
9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre;
10. Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito; y





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial;

Artículo 18.- Control local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de control:

1. Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector;
2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias;
3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional.
4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación;
5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal; y
6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.

Artículo 19.- Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial;
2. Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias;
3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde el ente rector;
4. Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales; y
6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Artículo 20.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A.- Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión A, tendrán las siguientes atribuciones:

1. Realizar operativos de control de tránsito regulares y especiales, y los operativos de control de emisión de gases en su circunscripción territorial;
2. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
3. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular;
4. Seleccionar a los aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales;
5. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito cantonales;
6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
7. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito, en el ámbito de sus competencias;
8. Construir, operar y mantener los centros de retención vehicular;
9. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial;
10. Entregar el permiso anual de circulación;
11. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico;

AT



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



12. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial; y,
13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

Artículo 21.- Facultades y Atribuciones específicas del modelo de gestión B.- Además de las facultades y atribuciones comunes, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión B, tendrán las siguientes atribuciones:

1. Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.
2. Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular
3. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial;
4. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, así como los relativos a sus multas asociadas impuestas
5. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial;
6. Entregar el permiso anual de circulación; y
7. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.

Artículo 22.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión C.- Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión C, tendrán el ejercicio de las facultades y atribuciones de rectoría, planificación, regulación, control y gestión, comunes a todos los modelos de gestión.

Artículo 23.- Movilidad de modelos de gestión.- El Consejo Nacional de Competencias revisará por lo menos cada dos años la asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar la variación de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



condiciones, que permitan a un gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal, acceder a otro modelo de gestión.

Para tal efecto el Consejo Nacional de Competencias deberá disponer a la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, la elaboración de un nuevo informe de capacidad operativa, que se elaborará bajo los mismos parámetros del informe inicial.

Artículo 24.- Control operativo de tránsito.- Para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que de acuerdo con su modelo de gestión, no les corresponda o no ejerzan efectivamente el control operativo de tránsito, operará un mecanismo de coordinación interinstitucional, presidido por el respectivo alcalde/alcaldesa o su delegado o delegada, e integrado por las entidades del gobierno central del respectivo distrito administrativo, encargadas de ejercer la facultad de control operativo en la vía pública.

Las disposiciones emanadas de dicho espacio de coordinación interinstitucional, serán de obligatorio cumplimiento, por parte de las entidades del gobierno central, encargadas de ejercer el control operativo en la vía pública.

Artículo 25.- Mancomunidades o Consorcios.- En el caso de que dos o más municipios formen una mancomunidad o consorcio para el ejercicio de esta competencia, éstos en conjunto serán considerados como una unidad, para los efectos de determinar el modelo de gestión que les corresponde y en tal virtud podrán de manera mancomunada acceder a un modelo de gestión distinto del que les correspondería individualmente considerados.

Para este efecto, la mancomunidad o consorcio que se conforme, lo será para el ejercicio íntegro de todas las facultades y atribuciones que corresponden a la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

En los casos de formación de mancomunidades o consorcios, corresponderá al Consejo Nacional de Competencias, revisar la metodología de asignación de modelos de gestión, a efectos de determinar si la mancomunidad o consorcio que se cree, accede o no a un modelo de gestión distinto en función de los estándares establecidos y en tal virtud asigne las competencias que corresponda.

Artículo 26.- Sistema Informático.- Para la prestación descentralizada de los procesos de matriculación y otorgamiento de títulos habilitantes, la Agencia Nacional de Tránsito deberá desarrollar, implementar, aplicar y transferir un sistema informático de alta transaccionabilidad, con las seguridades que correspondan, y de acceso directo para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que presten dichos servicios.

CAPÍTULO SEGUNDO
RECURSOS





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Artículo 27.- Financiamiento del ejercicio de la Competencia.- Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, contarán con los siguientes recursos:

1. Los que correspondan por la recaudación de valores por el otorgamiento de permisos, autorizaciones, suscripción de contratos de operación, multas y sanciones, en el marco de las facultades y atribuciones establecidas en la presente resolución y la ley;
2. El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización.
3. Los que correspondan a la distribución por la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del gobierno central, en los términos establecidos en la presente resolución.
4. Los que correspondan por la recaudación de la tasa de revisión técnica vehicular y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del gobierno central, en los términos establecidos en la presente resolución.
5. Un monto para egresos no permanentes adicional como mecanismo de compensación estimado en el informe de la comisión sectorial de costeo.

Artículo 28.- Distribución Tasa de Matriculación.- Los valores recaudados por concepto del cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y las entidades del gobierno central, se distribuirán entre estos de la siguiente manera:

1. Una asignación fija anual para cada gobierno autónomo descentralizado municipal, en función del respectivo modelo de gestión equivalente a 50.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda los modelos de gestión A y B; y a 25.000 dólares de los Estados Unidos de América para los gobiernos metropolitanos y municipales a los que les corresponda el modelo de gestión C, en los términos de la presente resolución.
2. Una asignación variable para cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, correspondiente al total recaudado por el cobro de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, descontado el monto fijo; que se distribuirá en función de la población, la tasa de motorización, la densidad y dispersión poblacional, y la participación de la población urbana en la población total, los kilómetros de vías y el esfuerzo fiscal y administrativo, mediante la aplicación de la fórmula de reparto, establecida en esta resolución.

M



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



3. Una asignación para el gobierno central, correspondiente a la deducción de la asignación variable de cada gobierno autónomo descentralizado municipal; equivalente al 5,3% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el proceso de matriculación vehicular; y equivalente al 51,7% para el caso de aquellos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que no les corresponda o no asuman efectivamente el control operativo de tránsito.

Artículo 29.- Fórmula de distribución.- Para la distribución de la asignación variable se aplicará la siguiente fórmula:

$$T_i = F_i + \left(\sum_{j=1}^6 Z_j^i \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde,

T_i : Transferencia que recibe el GAD_i del total de la Tasa de matriculación, $i = 1, 2, \dots, 221$

F_i : Monto fijo correspondiente al GAD_i en función del modelo de gestión al que se pertenezca

Z_j^i : Dato correspondiente al GAD_i , para el criterio j , $j = 1, 2, \dots, 6$

M_j : Monto total a repartir por el criterio j

V_i : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón, según la residencia del propietario.

K_j : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD_i sea igual al monto total a repartirse M_j

Artículo 30.- Criterios de distribución.- El valor Z_j^i se especifica en cada uno de los criterios j de la siguiente manera:

- a) Población: Se define como la población que vive dentro de la circunscripción territorial de cada gobierno autónomo descentralizado municipal y se calculará como:

$$Z_1^i = \ln(\text{población total del } GAD_i)$$

- b) Tasa de motorización: La tasa de motorización a nivel cantonal se define como, el número de vehículos existentes en un cantón por cada mil habitantes:

$$TM = \frac{\text{Número de vehículos matriculados a nivel cantonal}}{\text{Población Total Cantonal}/1000}$$

Y se calculará como:

$$Z_2^i = \ln(1 + TM \text{ del } GAD_i)$$

11



- c) Densidad y dispersión: La densidad se define como la distribución del número de habitantes del cantón, en el perímetro de su circunscripción territorial:

$$\text{Densidad Poblacional} = \frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}$$

La dispersión se define como el inverso de la densidad:

$$\text{Dispersión Poblacional} = \frac{1}{\frac{\text{Población}}{\text{Superficie}}}$$

La densidad y dispersión se calculará como:

$$Z_i^2 = \text{Max}(|0,5 - \text{Dens}N_i| \times 2 ; 0,1)$$

Donde:

0,5: Es el valor medio normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) de densidad y dispersión poblacional.

$\text{Dens}N_i$: Es el valor de densidad poblacional normalizado entre 0 (cero) y 1 (uno) para el GAD_i

- d) Participación de la población urbana en la población total: Se define como la relación de la población urbana del cantón con su población total y se calculará como:

$$Z_i^4 = \text{Max}\left(\frac{\text{Población Urbana Cantonal}}{\text{Población Total cantonal}} ; 0,1\right)$$

- e) Kilómetros de vías urbana: Se define como el total de vías urbanas existentes en un cantón y se calculará como:

$$Z_i^5 = \ln(\text{kilómetros de vías urbanas del } GAD_i)$$

- f) Esfuerzo fiscal y administrativo: Se define como la relación entre la generación efectiva de recursos por tasa de matriculación vehicular y los recursos potenciales de recaudación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y se calculará como:

PA



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



$$Z_i^* = \frac{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos Matriculados}}{\text{Tasa de Matriculación} \times \text{Vehículos del Cantón}}$$

Artículo 31.- Monto de compensación para egresos no permanentes.- Con la finalidad de compensar los desequilibrios territoriales, se establece un monto de compensación anual a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales del modelo de gestión A y B, determinado en el informe de la comisión sectorial de costeo, el cual se incluirá en el Presupuesto General del Estado de cada año y será liquidado al 31 de diciembre por el Ministerio de Finanzas. Los recursos no utilizados en cada ejercicio fiscal no se acumularán para los siguientes años.

Los recursos correspondientes a este monto serán administrados por el ente rector de las finanzas públicas, en coordinación con la Agencia Nacional de Tránsito, y serán transferidos a cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano y municipal, para estudios de pre inversión y contra la presentación de proyectos de inversión, para el ejercicio de las facultades y atribuciones que les corresponda de acuerdo con su modelo de gestión en tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Para la utilización de dichos recursos, los estudios de pre inversión o proyectos de inversión, deberán ser financiados por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales en una proporción que será determinada por la entidad rectora de las finanzas públicas en función del proyecto.

Artículo 32.- Destino del monto de compensación.- El monto de compensación se destinará a egresos no permanentes de acuerdo a lo establecido en el artículo 79 del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, que dispone que los egresos no permanentes pueden generar directamente acumulación de capital bruto o activos públicos o disminución de pasivos, y por ello, los egresos no permanentes incluyen los gastos de mantenimiento realizados exclusivamente para reponer el desgaste del capital.

El gobierno central, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, con el fin de alcanzar economías a escala, podrá financiar con los recursos del monto de compensación proyectos de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial de alcance nacional, regional o provincial que beneficien a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. Cuando esto suceda, el gasto realizado se imputará a los recursos anuales de cada gobierno autónomo descentralizado metropolitano o municipal beneficiado. En caso de que el monto invertido sea superior al que le correspondía en el año en curso, el gobierno central podrá liquidar el gasto realizado en función del monto de compensación de los próximos años de estos gobiernos autónomos.

Artículo 33.- Distribución del monto de compensación para egresos no permanentes.- Este monto se asignará con los mismos criterios y ponderadores establecidos en la presente resolución para la distribución de la tasa de matriculación y se aplicará la siguiente fórmula:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



$$C_i = \left(\sum_{j=1}^6 Z_i^j \times \frac{M_j}{K_j} \right) \times V_i$$

Donde:

C_i : Monto asignado al GAD_i del total de recursos de compensación, $i = 1, 2, \dots, 221$

Z_i^j : Dato correspondiente al GAD_i , para el criterio j , $j = 1, 2, \dots, 6$

M_j : Monto total asignado por el criterio j

V_i : Número de vehículos matriculados y registrados en el cantón según la residencia del propietario.

K_j : Valor que permite que el total de asignaciones a los GAD_i sea igual al monto total a asignarse M_j

$$K_j = \sum_{i=1}^{221} Z_i^j \times V_i$$

Artículo 34.- Vigencia del monto.- La vigencia de este monto deberá ser revisada cada año por el Consejo Nacional de Competencias, en coordinación con el ente rector de las finanzas públicas, previo informe de la Agencia Nacional de Tránsito, respecto de los estándares en la prestación del servicio y al cronograma de asunción de la competencia; y previa evaluación del ejercicio de las competencias que deberá realizar el Consejo Nacional de Competencias.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- El Ministerio de Finanzas mediante acuerdo ministerial establecerá los procedimientos necesarios para dar cumplimiento al informe de la comisión sectorial de costeo de la competencia, en los términos constantes en la presente resolución y dentro de los plazos establecidos en la Ley. La asignación de recursos se realizará en función de la recaudación efectiva de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del presupuesto general del estado para los recursos del monto de compensación para egresos no permanentes. Para el efecto, implementará procedimientos para que la transferencia de recursos sea de manera directa y oportuna a los gobiernos autónomos descentralizados, y dispondrá al Banco Central la apertura de una cuenta denominada "Descentralización de Competencia TTTSV". Al quinto día de cada mes ordenará al Banco Central la liquidación mensual de los recursos depositados en esta cuenta por tasa de matriculación y sus multas asociadas, conforme lo establecido en esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

SEGUNDA.- Las transferencias solo tendrán lugar una vez que se realice la asunción efectiva de la competencia por parte de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con el principio de progresividad, observando el artículo 154 letra e) del COOTAD, y considerando un cronograma de implementación establecido en el marco de los plazos determinados en la presente resolución. Para el año 2012 el Ministerio de Finanzas y los gobiernos autónomos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



descentralizados que asuman efectivamente la competencia harán las reformas presupuestarias necesarias para incluir de manera proporcional a los meses restantes de la ejecución presupuestaria de este año, los recursos provenientes de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, y del monto de compensación de egresos no permanentes, de conformidad con esta resolución y el informe de la comisión sectorial de costeo.

TERCERA.- La Agencia Nacional de Tránsito enviará al Ministerio de Finanzas el primer día de cada mes el cronograma de implementación con la identificación de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que asumirán las nuevas atribuciones y competencias en los siguientes tres meses, de conformidad con el modelo de gestión y productos y servicios que les corresponda.

CUARTA.- El Ministerio de Finanzas podrá hacer anticipos de los recursos para que estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales puedan comenzar la ejecución de sus nuevas competencias.

QUINTA.- Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, destinarán los recursos recibidos en virtud de la presente resolución, para financiar el ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, de acuerdo con sus respectivos modelos de gestión.

SEXTA.- Corresponde al gobierno central a través del ente rector, definir la política tarifaria del transporte terrestre, en función de la cual determinará la estructura de las tarifas de los servicios de transporte terrestre de acuerdo con los costos reales de operación. En el caso de que la política tarifaria incluya subsidios, el gobierno central continuará aplicándolos en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales. A partir de esta estructura tarifaria, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales podrán fijar las tarifas para los servicios de transporte en el ámbito de sus facultades y atribuciones en su circunscripción territorial.

SÉPTIMA.- La Agencia Nacional de Tránsito, en coordinación con la entidad asociativa de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y el Consejo Nacional de Competencias, establecerán un plan de fortalecimiento, acompañamiento y transferencia de conocimiento para los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, en el plazo de tres meses contados desde la aprobación de la presente resolución.

OCTAVA.- Quedan incorporados a la presente resolución todos los convenios de descentralización de competencias de tránsito, transporte y seguridad vial, celebrados con anterioridad a la misma. Los convenios de delegación y ejercicio concurrente quedan sin efecto por la aplicación de esta resolución. Sin embargo, todos los actos administrativos realizados en ejercicio de estos convenios serán válidos, en el marco de la ley.

Sin perjuicio de lo anterior, en lo relativo a la transferencia de recursos, estos convenios mantendrán su vigencia y se aplicarán proporcionalmente hasta que se haga efectiva las transferencias de recursos en los términos establecidos en la presente resolución.





REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



NOVENA.- En el caso de que existan inversiones en ejecución, el gobierno central terminará dichos proyectos y luego los entregará en propiedad a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, de acuerdo con las reglas fiscales establecidas en la Constitución y en el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas.

DÉCIMA.- El ente rector del sector y sus entidades adscritas, disminuirán de sus presupuestos el monto destinado a personal, en función de lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, de conformidad con el artículo 205 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. De no hacerlo el Ministerio de Finanzas realizará obligatoriamente un recorte presupuestario de gasto corriente por el monto mencionado en el informe de la comisión de costeo.

UNDÉCIMA.- Para la aplicación operativa de la transferencia de recursos del gobierno central a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales, se observará lo establecido en el informe de la comisión sectorial de costeo, el mismo que tiene el carácter vinculante, de conformidad con lo establecido en el artículo 154 letra b) del COOTAD.

DUODÉCIMA.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales de la Provincia de Galápagos, ejercerán las competencias que les corresponda, de acuerdo con el modelo de gestión que les sea asignado, en los términos establecidos en la presente resolución, con las restricciones que se deriven de su régimen especial y sus consideraciones ambientales, establecidas en la Ley Orgánica de Régimen Especial para la Provincia de Galápagos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Implementación.- La implementación de la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tendrá lugar de acuerdo con los siguientes plazos máximos de implementación:

GAD MUNICIPAL	MODELO	PRODUCTO O SERVIDO	IMPLEMENTACIÓN
Quito Cuenca Guayaquil	A	Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Títulos habilitantes (emisión y verificación) matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 12 meses
Ibarra Loja Ambato		Planificación y regulación del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata



**REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS**



Manta		Titulos habilitantes (emisión y verificación): matriculación y revisión técnica vehicular, control operativo	De 0 hasta 24 meses
Latacunga, Riobamba, Machak, Milagro, Bobahoyo, Quevedo, Portoviejo, Meja, Rumiñahui, Santo Domingo de los Tsáchilas	B	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Titulos habilitantes(emisión y verificación), matriculación y revisión técnica vehicular	De 0 hasta 36 meses
204 Cantones restantes	C	Planificación y regulación, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial	Inmediata
		Titulos habilitantes(emisión y verificación)	De 0 hasta 36 meses

Los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, dentro de estos plazos máximos, definirán el momento en el que entrarán en ejercicio de las facultades y atribuciones respectivas, una vez cumplidos los estándares y requisitos establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito; para lo cual, conjuntamente, elaborarán un cronograma detallado de implementación progresiva de la competencia.

Mientras los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales no asuman efectivamente todas las facultades y atribuciones correspondientes a la competencia, estas deberán ser prestadas por el gobierno central a través de sus respectivas entidades. En estos casos, deberá constituirse el espacio de coordinación interinstitucional, establecido en esta resolución, para los efectos de coordinar las acciones del control operativo de tránsito, con los planes y regulaciones de los gobiernos autónomos descentralizados municipales.

SEGUNDA.- Ponderación criterios de distribución.- Para calcular el peso de cada criterio para la distribución de la tasa de matriculación, se procederá de acuerdo con la siguiente tabla:

Criterio	Ponderadores
Población	30%
Tasa de motorización cantonal	40%
Densidad y dispersión poblacional	20%



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



Participación de la población urbana en la población total	10%
Kilómetros de vías	0%
Esfuerzo fiscal y administrativo	0%

El Consejo Nacional de Competencias revisará estos ponderadores cada tres años, y de ser caso, los modificará en función de la información disponible.

TERCERA.- Cálculo de kilómetros de vías urbanas.- En el plazo de tres años contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de sus entidades adscritas, en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, aplicará una metodología para el levantamiento de información, y calculará los kilómetros de vías urbanas por cantón, a fin de aplicar el criterio correspondiente para la distribución de recursos.

CUARTA.- Información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.- El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al ente rector de las finanzas públicas, la información de población total, urbana y rural a nivel cantonal, así como la extensión territorial, de acuerdo a la división político administrativa del Estado. Esta información será la misma que la que se entrega para la aplicación del modelo de equidad para la distribución de recursos establecido en el COOTAD.

QUINTA.- Terminales terrestres.- El gobierno central, en el plazo de seis meses contados desde la publicación de la presente resolución en el Registro Oficial, realizará el catastro de los terminales terrestres que están bajo su administración y los entregará en propiedad a título gratuito, a los respectivos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales.

SEXTA.- Sistema informático.- Con el objetivo de garantizar la recaudación de ingresos para la ejecución de la competencia, la Agencia Nacional de Tránsito, hasta el mes de noviembre del 2012, deberá depurar y disponer de un sistema informático de registro de la información de los vehículos matriculados de acuerdo al domicilio del propietario del vehículo, sistema que será de alta transaccionalidad y acceso directo con las seguridades necesarias, y que deberá ser actualizado permanentemente.

La Agencia Nacional de Tránsito deberá entregar hasta el 30 de noviembre de cada año al Consejo Nacional de Competencias y al Ministerio de Finanzas la información del número de vehículos matriculados registrados a nivel cantonal de acuerdo a la residencia del propietario del vehículo.

SÉPTIMA.- Estándares mínimos.- El ente rector de la competencia y sus entidades adscritas en el plazo de seis meses contados desde la publicación en el Registro Oficial de la presente resolución, elaborarán los estándares mínimos necesarios para la prestación de bienes y servicios de la misma, con el fin de garantizar en todos los territorios el mismo nivel de prestación del servicio en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para los habitantes.

[Firma]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS



OCTAVA.- Normativa de finanzas públicas.- El ente rector de las finanzas públicas y la Agencia Nacional de Tránsito, en el plazo de noventa días, elaborarán y modificarán la normativa de finanzas públicas para el registro de los ingresos, gastos y financiamiento relacionado con la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, la cual será aplicada por todos los niveles de gobierno para la elaboración del presupuesto del año 2013, en función de la transferencia de la competencia.

DISPOSICIÓN FINAL.- La presente resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese;

Dado en la ciudad de Cuenca, el 26 de abril de 2012.

Fander Falconi Benitez
PRESIDENTE
CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS

Gustavo Baroja Narváz
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PROVINCIALES

Jorge Martínez Vásquez
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
MUNICIPALES

Higo Quiroz Vallejo
REPRESENTANTE DE LOS GOBIERNOS
PARROQUIALES RURALES

Proveyeron y firmaron la resolución que antecede el Presidente y los representantes de los Gobiernos Autónomos Descentralizados del Consejo Nacional de Competencias, en Cuenca el 26 de abril de 2012.

Lo certifico.-

Dr. Gustavo Bedón Tamayo
SECRETARIO EJECUTIVO, ENC.