



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARERA DE DERECHO

TEMA:

**“LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y LA SANCIÓN EN EL CÓDIGO
ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**

Trabajo de Graduación previo a la obtención del Título de Abogado de los Juzgados y
Tribunales de la República del Ecuador

AUTOR:

BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO

TUTORA:

DRA. MG. GABRIELA ACOSTA MORALES

AMBATO – ECUADOR

2019

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

La suscrita Dra. Mg. Gabriela Acosta, en calidad de Tutor del Trabajo de Titulación **CERTIFICA:**

Que el Señor **BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO**, portador de la Cédula de Ciudadanía: **120625232-0**, habilitado para obtener el Título de Tercer Nivel; ha concluido su Trabajo de Titulación, Modalidad **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**; sobre el Tema: **“LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y LA SANCIÓN EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL”**, previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador; y al cumplir con los requisitos técnicos, científicos, reglamentarios, metodológicos y jurídicos, autorizo la presentación del mismo ante el Organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por parte de la Comisión calificadora designada por el H. Consejo Directivo.

Ambato, 24 de Septiembre del 2019.



DRA. MG. GABRIELA ACOSTA MORALES
TUTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

AUTORÍA

Dejo constancia de que el presente informe es el resultado de la investigación del autor, quien, basado en la experiencia profesional, en los estudios realizados durante la carrera, revisión bibliográfica y de campo, ha llegado a las conclusiones y recomendaciones descritas en la investigación, las ideas, opiniones y comentarios especificados en este informe, son de exclusiva responsabilidad de su autor.

Ambato, 24 de Septiembre del 2019.



BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO

CC. 120625232-0

AUTOR

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Los miembros del Tribunal de Grado APRUEBAN el trabajo de Investigación “*LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y LA SANCIÓN EN EL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL*”, presentado por el señor: **BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO**, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato,.....2019.

Para constancia firman:

.....

Presidente

.....

Miembro

.....

Miembro

DEDICATORIA

Dedico este proyecto de investigación a Dios por ser quien escolta y guía mi camino de todas las adversidades terrenales, a mi padre y madre por enseñarme que el sacrificio de hoy es el logro de mañana. A mi primo, hermano y hermana por demostrarles que todo es posible mientras exista dedicación perseverancia y disciplina.

BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por mantenerme con salud, vida y libertad. A mi padre y a mi madre por su apoyo incondicional, por demostrarme que trabajar bajo la lluvia y el sol, fueron los días y motivos por los cuales emprendiera mi lucha por llegar a ser un excelente profesional, que a pesar de la distancia siempre están en mi mente y corazón. A mi hermano y hermana por tener su confianza e impulsarme a seguir adelante. A toda mi familia por los sabios consejos y almas llenas de esperanzas. A mis amigos quienes compartimos momentos tristes y felices de victorias y de fracasos pero siempre existió un motivo para seguir por nuestros sueños y metas. A mis maestros por compartir sus experiencias y conocimientos. Y finalmente a mi dedicación, esfuerzo y sacrificio.

BRYAN STEEVEN BEDÓN PAZMIÑO

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

PORTADA.....	i
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR	ii
AUTORÍA DE TRABAJO	iii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	iv
DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS.....	vii
ÍNDICE DE TABLAS	ix
RESUMEN EJECUTIVO	x
ABSTRACT	xi

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes Investigativos.....	1
1.2 Objetivos	22
1.2.1 Objetivo General	22
1.2.2 Objetivos Específicos.....	22

CAPITULO II

METODOLOGÍA

2.1 Materiales.....	23
2.1.1 Recursos Institucionales.....	23
2.1.2 Recursos Humanos.....	23
2.1.3 Recursos Tecnológicos.....	23
2.1.4 Recursos Materiales	23
2.1.5 Recursos Económicos	24
2.2 Métodos.....	24
2.2.1 Enfoque	24
2.2.2 Cualitativo:.....	24
2.3.1 Modalidad	24
2.3.2 Bibliográfica – Documental	24

2.3.3 Campo	25
3.4 Entrevista.....	25
2.4.1 Nivel de Investigación	25
2.4.2 Exploratorio.....	25
2.4.3 Descriptivo	26

CAPITULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Análisis y Discusión de Resultados	27
3.2 Verificación de Hipótesis	36

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones	37
4.2 Recomendaciones.....	39
 Bibliografía	 41
Anexos	43

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Pérdida de Puntos de la Licencia de Conducir.....	6
Tabla 2 Clasificación de la Licencia de Conducir	7
Tabla 3 Requisitos.....	8
Tabla 4 Código Orgánico Integral Penal.....	10
Tabla 5 Investigaciones.....	16
Tabla 6 Derecho Comparado Ecuador	18
Tabla 7 Derecho Comparado Colombia.....	19
Tabla 8 Derecho Comparado Perú	20
Tabla 9 Entrevista No. 1.....	28
Tabla 10 Entrevista No. 2.....	29
Tabla 11 Entrevista No. 3.....	30
Tabla 12 Entrevista No. 4.....	31
Tabla 13 Entrevista No. 5.....	32
Tabla 14 Entrevista No. 6.....	33
Tabla 15 Entrevista No. 7.....	34
Tabla 16 Discusión.....	35

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO
RESUMEN EJECUTIVO

Tema: “Las licencias de conducir y la sanción en el Código Orgánico Integral Penal”

Autor: Bryan Steeven Bedón Pazmiño

El conocimiento de la sanción a las licencias de conducir del medio de transporte terrestre, aplicado por el Código Orgánico Integral Penal, el sancionar por parte de los jueces es de trascendental importancia, se ha determinado que es una sanción imprecisa, evidencia que nuestro código, cuenta con tipo penal indistinto, incapaz de cumplir su finalidad punitiva o normalmente conocido como el castigo al infractor. La metodología utilizada ha sido cualitativa el investigador ha tenido contacto con el individuo, mismo que ha ofrecido información necesaria y pertinente por medio de la técnica utilizada la entrevista y análisis documental, y a ser nuestra sociedad evolutiva, nuestro Código Orgánico Integral Penal, forzosamente merita valorar su carácter coercitivo específicamente en la contravención de tránsito de segunda clase, si actualmente está siendo precisa su sanción con el estudio individualizado, estricto e independiente sobre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida.

En consecuencia de la investigación se ha obtenido que sea tipificada una nueva sanción aislada de las contravenciones que cumpla con su principal finalidad que es promover la rehabilitación y prevenir posteriores delitos. También la Agencia Nacional de tránsito administrativamente sus sistemas de licencias y registros no permiten una triangulación de información con el sistema judicial y de control. Además se realizó un estudio comparado entre legislaciones como Perú y Colombia que mantiene similitud en su sancionar y en los hechos, en fin se ha determinado que es un problema social cultural que atraviesa nuestro Estado Ecuatoriano en el tránsito vial a raíz de una equivocada sanción establecida en nuestra ley.

PALABRAS CLAVE: licencias, sanción, conducir, tránsito, seguridad, caducada, anulada, suspendida, revocada, punitivo.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF JURISPRUDENCE AND SOCIAL SCIENCES
LAW CAREER
ABSTRACT

Theme: “Driver's licenses and the penalty in the integral criminal organic code.”

Author: Bryan Steeven Bedón Pazmiño

The knowledge of the sanction to the driver's licenses of the land transport means, applied by the Integral Criminal Organic Code, the sanction by the judges is of transcendental importance, it has been determined that it is an imprecise sanction without punitive power what evidence that our code has an indistinct criminal type, unable to fulfill its punishable purpose or normally known as the punishment of the offender. The methodology used has been qualitative, the researcher has had contact with the individual, who has provided necessary and pertinent information through the technique used in the interview and documentary analysis, and being our evolutionary society, our Integral Criminal Organic Code, forced to merit assess its specific coercive nature in the second-class traffic contravention, if its sanction is currently being required with the individualized, strict and independent study of the expired, canceled, revoked and suspended license.

Consequently, the investigation has been obtained that the sea typified a new sanction isolated from the contraventions that fulfill their main purpose, which is to promote rehabilitation and prevent subsequent crimes. Also, the National Transit Agency administratively its licensing and registration systems do not allow a triangulation of information with the judicial and control system. In addition, a comparative study was carried out between legislations such as Peru and Colombia that maintains similarity in its sanction and in the facts, in a specific sea that is a cultural social problem that our Ecuadorian State crosses in the road traffic following a wrong established sanction. in our law

KEY WORDS: licenses, sanction, driving, transit, security, expired, canceled, suspended, revoked, punitive.

CAPÍTULO I

MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes Investigativos

Kenwood señala que “el Ecuador se ha caracterizado como uno de los países a nivel mundial que ha crecido socialmente, debido a que ha tenido varias reformas jurídicas tomando en cuenta ordenamientos similares del mundo en nuestra legislación nacional. Desde sus inicios en el siglo XVIII hasta el siglo XIX ha ido perfeccionándose para llegar a la totalidad de su mística, evolucionando hacia el presente siglo XXI; ha especificado que las leyes de tránsito nacen a raíz del transporte terrestre, aéreo y marítimo teniendo como un resultado la disminución de tiempo en trasladarse de un lugar a otro. En los albores de la humanidad el transporte se lo realizó desde la espalda del hombre para ejecutar la compraventa de productos y trasladar en canastas los alimentos, piedras preciosas; ocasionando una barrera para el comercio, por lo que los canarios, egipcios y griegos, utilizaron bloques para empujar y deslizar” Kenwood (1972).

Posteriormente al sacrificio que presentaba realizar el comercio, en 1888 el inventor John Dunlop crea la rueda, estas eran elaboradas de forma redonda y de madera firme, por el estudio realizado a una placa de arcilla. Todo esto nace a razón del comercio, agricultura y guerra. Además al existir la rueda sigue existiendo un inconveniente para movilizarse, el espacio para dirigirse y surge la creación de la carretera. Entre varias civilizaciones como la siria, la babilónica, la persa, y a profundidad los chinos se le catalogan como los primeros en crear una norma que regule, en el año 1222, quienes en sus principales disposiciones se consideraron el tamaño y la velocidad. Y fue desplegando así sucesivamente en Europa, Asia y África profundizando ya las carreteras y sus recorridos. Cruz, L. (2016).

Con la revolución Industrial, nace el ferrocarril y el automóvil, debido a ello también surge los medios de transporte marítimo y aéreo. El escritor German Carrión narra

la historia suscitada en el tránsito, menciona que en el siglo XX, lo denomino como la columna vertebral al ferrocarril del transporte terrestre entre Guayaquil y Quito. Esta obra fue desarrollada por Eloy Alfaro presidente en el año 1909. Pita, A. (2003).

Surgiendo las leyes con el fin de sancionar, prevenir y ordenar las faltas que prevengan la conducción de un automóvil ya sea esta por la actuación de la persona que conduzca o por desperfectos de los vehículos.

Ostenta, Lijarcio, I. (2008), con la evolución y desarrollo de carreteras en el estado ecuatoriano se crea el código penal, ley que sancionaba la actuación en delitos de tránsito en el capítulo VII “delitos a los medios de transporte y de comunicación”, en su artículo 416 hasta el artículo 422 del cuerpo legal. Elemento que con la evolución fue necesitando y agrupando diversas circunstancias que pueden generarse en la consumación de un delito en materia de tránsito. Por lo que se vio en la necesidad de reunir condiciones especiales como la negligencia, la impericia, la falla, situaciones climáticas y atmosféricas, estados de las vías, entre otros; debido a estas necesidades se crea la primera ley de tránsito en Ecuador.

- **Primera Ley de Tránsito de la República del Ecuador el 18 de octubre de 1963**

Con la finalidad de sancionar todas las infracciones de tránsito la misma que ya hacía alusión a delitos y contravenciones pero en la cual no constaba, ni si quiera era tomada en consideración una sanción por licencias no autorizadas. En este cuerpo legal se dispuso la creación de juzgados de tránsito. Luego de 33 años de operar con la primera ley en tránsito la sociedad evoluciono y se vio obligada a crear una nueva normativa que controle todo los nuevos accionares del hombre en las vías por lo que se deroga la ley de 1963. Ayala, O.(2017).

- **Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del 2 de agosto de 1996**

Esta ley trato de regular casi en todo el medio de circulación en tránsito y transporte y se especificó en los: vehículos a motor de traición humana, mecánica o animal, la

circulación peatonal y conducción de semovientes. Además, se basada también en el área de prevenir los accidentes de tránsito brindando criterios y parámetros con perspectiva para juzgar las infracciones de tránsito. Ayala, O. (2017).

Ayala, (2017) determina que esta ley está formada por tres libros:

Primer libro: Disponía del organismo, escuelas, autoridades para la capacitación de conductores profesionales y no profesionales, para formar conductores con responsabilidades y obligaciones, como lo es la licencia de conducir. **En el segundo libro:** abarcaba las infracciones con sus respectivas sanciones. **En el libro tercero:** refiere para el procedimiento y el sometiendo a jurisdicción de los juzgados de tránsito. Esta ley estuvo vigente 12 años, con las nuevas elecciones y cambio del representante del estado como lo es el presidente el Economista Rafael correa, en el año 2008 con la creación de la Constitución de la República en la cual el estado ecuatoriano evolucionaba de una constitución política a una constitución de derechos. Se vio en la necesidad de cambiar la ley de Tránsito y Transporte Terrestre por la ley orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial del 2008**

En Ecuador, Ayala, O.(2017) manifiesta “Esta ley ajustándose a las políticas dictadas por el gobernante de turno con el mismo fundamento en la derogación de las leyes anteriores en la que se fundamentaba que la ley anterior no precautelaba o prevenía el cometimiento de las infracción es de transito razón de ello la población ecuatoriana se encontraba en riesgo total al cometimiento de actuaciones ilícitas por parte de los conductores. Por consiguiente las principales reformas recayeron en las licencias de conducir, multas y contravenciones, en esa misma línea establece como nuevos sujetos infractores a los patones los mismos que pueden ser parte de cometer una infracción o direccionar al cometimiento de la misma” (Ayala, 2017).

A pesar de estas múltiples actualizaciones de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, está conformado por seis libros, pero esta es sometida a una reforma el 21 de marzo del 2011. En la cual afecta directamente al libro final en

la que eliminan ciertos organismos y atribuciones.

- **Reforma de Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial**

Esta reforma se dio con la finalidad de mejorar la administración de tránsito y definir caracteres como prevención, tratamiento, y establecer los procedimientos para la correspondiente tramitación en delitos y contravenciones. Una de las cosas más beneficiosas para los extranjeros es que existe la posibilidad de la adquisición de una licencia de conducir en nuestro territorio ecuatoriano. Contravenciones por pérdida y recuperación de puntos y la figura que esta investigación se enfoca a las sanciones por licencias no autorizadas la que determina la ley como lo son licencia anulada, licencia caducada, licencia suspendida y licencia revocada estas 4 figuras que son la parte novedosa al establecer una sanción. (Ayala, 2017).

LICENCIA DE CONDUCIR

Conducir un vehículo automotor es un riesgo, es decir que el estado Ecuatoriano a través de la Agencia Nacional de tránsito, condiciona la circulación en las vías Ecuatorianas al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de los vehículos incluido hasta el de maquinaria agrícola. Garantizando seguridad y tranquilidad en los ciudadanos que transitan por las vías del país. (Pérez, 2019).

- **Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.**

Sección 1

De las Licencias de Conducir

Artículo 92.

La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria Agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control. La capacitación y formación estará a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas

Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008).

- **Reglamento Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial**

Título I

De las Licencias de Conducir

Artículo 125

Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por la autoridades competentes de tránsito un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducción vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador . (2008) .

Licencia. (Cabanellas, 1993) Lo define como “*permiso autorización, documento donde consta la facultad de obrar*”.

Vigencia de la Licencia de Conducir

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas. (Asamblea General , 2008).

PÉRDIDA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCIR			
Perdida de los 30 primeros puntos	Suspensión de 60 días	Curso de capacitación	Obtención/recuperación 20 puntos
Perdida de los 20 primeros puntos	Suspensión de 1200 días	Curso de capacitación	Obtención/recuperación 15 puntos
Perdida de los 15 primeros puntos	Suspensión de 1 año	Curso de capacitación	Obtención/recuperación 15 puntos
La licencia que haya sido suspendida por más de 4 ocasiones, pierde el derecho a renovar. Deshabilitado para conducir.			

Tabla 1 Pérdida de Puntos de la Licencia de Conducir

Fuente: Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

CLASIFICACIÓN DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

NO PROFESIONAL	Tipo A	Para conducción de vehículos motorizados como motocicletas, ciclomotores, tricar, cuadrones.
	Tipo B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil o casas rodantes.
	Tipo F	Para personas con discapacidad y automotores especiales adaptados de acuerdo a la discapacidad del conductor.
	Tipo A 1	Para conducir vehículos automotores de menos de 4 ruedas destinados al transporte público y comercial, tales como mototaxis o tricimotos y los del tipo A.
	Tipo C 1	Para vehículos policiales, ambulancias, militares, municipales y en general todo vehículo público o particular de emergencia y control de seguridad.
	Tipo C	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del Estado con capacidad máxima de 26 asientos incluido el conductor de la unidad y los vehículos comprendidos en el tipo B.
	Tipo D	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte público o del Estado con una capacidad de más de 26 asientos.

PROFESIONAL	Tipo E	Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del Estado con una capacidad de carga desde 3.6 toneladas, incluye vehículos de uso especial, vehículos para transportar mercancías o sustancias peligrosas y vehículos especiales de transporte férreo como ferrocarriles. Auto ferros, tranvías
	Tipo G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros, (tractores, moto niveladoras, retro escarificadoras, montacargas, palas mecánicas).
ESPECIAL	Permiso internacional de conducir	La prestación del servicio de transporte público y comercial será realizada por conductores que poseen licencia correspondiente a la categoría tipo “C” o de clase superior, según sea el caso, a excepción de los mototaxis o tricimotos de servicio comercial, para cual se requerirá categoría A1.

Tabla 2 Clasificación de la Licencia de Conducir

Fuente: Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

FORMAS DE QUE UNA LICENCIA NO TENGA VALIDEZ PARA CONducIR

Licencia Anulada

“Es aquella que haya sido otorgada, mediante actos viciados por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez”. (Asamblea General , 2008).

Anulación. (Cabanellas, 1993) Define como *“la invalidación, abolición o abrogación de algún tratado, privilegio, testamento o contrato, que queda sin ningún valor o fuerza”.* En tal sentido refiere aquella que su obtención sea viciada, es decir aquel que la obtuvo sin cumplir con los requisitos expuestos. En el Artículo 128 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se determinan los requisitos para la obtención de las licencias de conductor profesional y no

profesional.

REQUISITOS
Ser mayor de edad.
Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente, en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además con una asistencia a clases de al menos el 95 %.
Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y el teórico-práctico correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psiconométricos.
Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales A-B-C y haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales A1-C-C1-D-D1-E-E1-G.
Cedula de ciudadanía.
Certificado de votación vigente.

Tabla 3 Requisitos

Fuente: Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Elaborado: Steeven Bedón Pazmiño

De modo que la persona que conduzca un vehículo portando esta licencia anulada, no implica a que haya cometido alguna infracción de tránsito antes, ni se lo ha catalogado como peligroso en el tránsito vial. A pesar de que su obtención haya sido ilegal.

Licencia Revocada

“Es aquella que sobrevienen impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente al titular de la licencia de conducir”. (Asamblea General , 2008).

Revocar. (Cabanellas, 1993) Lo define como *“dejar sin efecto una declaración de voluntad o un acto jurídico en que unilateralmente se tenga tal potestad”.*

En la comisión de un delito de TRÁFICO CULPABLE, se deduce de las circunstancias que el autor “conductor” no es apto para conducir vehículos, junto con la condena a una prisión o de multa se le impondrá la medida de seguridad de privación del permiso

de conducir. *“restringir utilice nuevamente un vehículo a motor ya que ha sido considerado peligroso para la colectividad”*. (Roxin, 1997).

Licencia Suspendida

Es aquella que no supera, las pruebas a las que son sometidos los titulares de las licencias, para su renovación, pérdida total de puntaje, o por cometer infracciones de tránsito. La suspensión de conducir, es una medida de seguridad que lo define como *“acción de impedir que cometa otros hechos punibles”*. (Roxin, 1997).

Ahora bien si el reglamento a la ley de tránsito lo define que asume el carácter de una licencia suspendida por no superar, a las pruebas que son sometidos todos los titulares de las licencias, se podría considerar que es evidente que son un peligro inminente ante la colectividad por el desconocimiento, capacidad y falta de educación vial, también por haber perdido el total de puntaje es decir que previo a perder el puntaje, el titular de la licencia tuvo que mantener una serie de contravenciones, en el campo vial, el mismo que ha sido sancionado reiteradamente por su pésima conducta y responsabilidad como conductor. Es momento de que lo valoren ya que su sancionar no evita o capacita al infractor para que concientice su accionar.

Licencia Caducada

Es aquella que ha cumplido su vigencia permitida de 5 años, conforme lo establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial Ecuatoriana.

Caduco. Cabanellas, G. (1993) lo define como *“Lo que pierde su vigor o cae en desuso”*. Ineficaz.

En este sentido se refiere únicamente al derecho o el documento que ha cumplido el tiempo determinado de su plena validez. Es decir, el conductor no ha demostrado ser un peligro para la colectividad, únicamente no ha ejercido su obligación a renovar en el tiempo permitido. En tal cuestión nuestro código orgánico integral penal, erróneamente reúne en las contravenciones de tránsito a la licencia anulada, caducada,

suspendida y revocada en una sola sanción de conformidad como lo demuestro en el siguiente cuadro ilustrativo de lo que contiene el artículo 387 numeral 2 de las contravenciones de segunda clase:

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL			
ARTÍCULO 387.- CONTRAVENCIÓN DE SEGUNDA CLASE.			
<i>La persona que conduzca con licencia:</i>			
<i>Caducada</i>	<i>Anulada</i>	<i>Revocada</i>	<i>Suspendida</i>
Sanción	Sanción	Sanción	Sanción
<i>Multa del 50% de un salario básico unificado del trabajador en general, reducción de 9 puntos en la licencia.</i>	<i>Multa del 50% de un salario básico unificado del trabajador en general, reducción de 9 puntos en la licencia.</i>	<i>Multa del 50% de un salario básico unificado del trabajador en general, reducción de 9 puntos en la licencia.</i>	<i>Multa del 50% de un salario básico unificado del trabajador en general, reducción de 9 puntos en la licencia.</i>

Tabla 4 Código Orgánico Integral Penal

Fuente: Código Orgánico Integral Penal

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

LA SANCIÓN

La evolución de la sociedad se ha caracterizado por ser muy cambiante y adaptativa a su entorno, forma de vivir y de sobresalir colectivamente e individualmente. Por lo que la sanción penal se ha vuelto un mal indispensable para poder mantener el orden y la paz. En consecuencia, cada Estado debe optar como medida para castigar al ser humano ante la lesión de un determinado bien jurídico reconocido por la Constitución con norma suprema y por las leyes.

Sanción, es definida por (Cabanellas, 1993) como “pena previamente establecida por ley, para quien comete un delito. Amenaza legal de un mal por la comisión u omisión de ciertos actos”.

*La sanción también conocida como pena, proviene del latín **POENA**, lo que refiere a*

dolor causado por un castigo.

“La pena es una institución Jurídica de naturaleza pública que consiste en la privación o restricción de un bien o derecho que el Estado impone al ciudadano que ha cometido un delito”. (Conde, 2019).

“Pena es un mal amenazado primero, luego impuesto al violador de un precepto legal, como retribución consiente en la disminución de un bien jurídico, y cuyo fin es evitar, los delitos”. (Soler, 1987).

Con lo expuesto por los juristas, es justo precisar que la Constitución de la República del Ecuador (2008), es garantista de derechos y a su vez, protectora, en tal razón, el objetivo principal es mantener la paz social, y la seguridad jurídica con la que opera, para poder controlar todos los hechos punitivos. Motivo por el cual las sanciones impuestas tratan de ser en lo posible proporcionales y preventivas.

CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL (2014)

TÍTULO II

Penas y medidas de seguridad

CAPÍTULO I

La pena en general

Artículo 51.- Pena. - La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Artículo 52.- Finalidad De La Pena. - Los fines de la pena son la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así como la reparación del derecho de la víctima. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

CAPÍTULO II

Clasificación de la Pena

Artículo 58.- Clasificación de la Pena. - Las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas de libertad, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

La diferencia entre pena principal y accesoria consiste en que las penas principales pueden imponerse en su caso solas, mientras que las penas accesorias solo se pueden imponer junto con la condena a una pena principal, por consiguiente, nadie que haya cometido un delito de circulación puede ser castigado solo con privación del derecho de conducir, sino que la imposición de dicha privación de ese derecho va unida a que simultáneamente se le condene a una pena privativa de libertad o de multa. (Roxin, 1997).

Penas Privativas de libertad

“Las penas privativas de libertad no pueden “justificarse o legitimarse” por su simple efecto objetivo de incapacitación, sino por objetivos más sublimes, como el aseguramiento de la vigencia de la norma, la retribución del daño o de la medida de la culpabilidad del autor o su rehabilitación, lo cierto es que aun si se admitiera como verdadero alguno tales fundamentos de legitimidad, en su ejecución la pena privativa de libertad de todos modos funciona en la realidad y está concebida normativamente como una medida de incapacitación del condenado, impidiéndole volver a infringir en el medio libre, y por un tiempo determinado, las normas de conducta juicamente determinadas, mediante la exclusión de la vida social”. (González, 2014).

En este sentido la Constitución de la República del Ecuador (2008), en su Artículo 76 numeral 6, establece que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones. Consecuentemente cada infracción que es cometida por el ciudadano o ciudadanos, tiene su respectiva valoración de su acto u omisión en el momento y posterior al cometimiento. Resultado de esta conjetura es garantizar y

mantener una sociedad segura, pacífica y de paz entre ciudadanos.

(Código Orgánico Integral Penal, 2014). Establece que la pena privativa de libertad tiene una duración de 40 años. No existe acto u omisión que determine una pena más severa en el Estado Ecuatoriano.

Penas no Privativas de libertad

Con respecto a las penas no Privativas de libertad en su investigación Gonzales señala que “Al sancionar con prisión a las personas que han cometido un delito por primera vez se les abre las puertas para que se perfeccionen en el mundo de la criminalidad, ya que las cárceles no reúnen las condiciones adecuadas para la normal convivencia, sino más bien obstaculizan las expectativas de superación del penado. En este contexto se hace necesario establecer un sistema de medidas alternativas o distinto a los sancionados con pena de prisión, que permitan al penado continuar con el desarrollo en lo familiar, social, laboral, cultural, deportivo, manteniéndose inserto en este medio libre, acarreando beneficios importantes tanto para el Estado como para la persona que ingresa en los mal llamados centros de rehabilitación, en donde, como mecanismos de defensa, se adquiere hábitos propios de quienes han iniciado un carrera delictual” (González, 2014).

Ante la frustración de los sistemas carcelarios, entidad que reúne a todas las personas que cumplen una pena privativa de libertad, muchos juristas consideraron la necesidad de implementar penas alternativas distintas a la prisión o reclusión, con el fin de garantizar el pleno desenvolvimiento de la persona sentenciada en un marco de paz y tranquilidad, para una verdadera rehabilitación.

En lo que corresponde en penas no privativas de libertad que recae sobre el instrumento de habilitación de una licencia de conducir, existen dos de acuerdo al (Código Orgánico Integral Penal, 2014) en su **artículo 60**, como lo es:

- *Numeral 4.- suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.*
- *Numeral 8.- pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones*

de tránsito.

En este contexto, si bien es cierto a la persona infractora se le otorga el derecho de poder desempeñarse en la sociedad cumpliendo una pena, pero restringido de las vías en donde ha cometido el acto u omisión culposa, hasta que sea considerado como apto y pueda nuevamente reinsertarse en el libre tránsito vial. Pero consecuencia de la determinada pena no privativa de libertad, permite que el infractor abuse e infrinja la prohibición de estar en el tránsito vial causando un daño y un peligro para la sociedad vial.

INVESTIGACIONES

INVESTIGACION	CONCLUSIONES
<p>(Lijarcio, 2008) El Sistema De Permiso De Conducción Por Puntos Y Sus Implicaciones En El Ámbito Laboral.</p>	<p>Los accidentes de tráfico son un gran problema social y de salud y repercuten de una manera importante en los accidentes de tráfico, para ello la implementación del sistema de permiso por puntos constituye un foco de interés para todas las empresas del sector del transporte y para la prevención de riesgos de tránsito. En España el estado le concede a toda persona que desee circular por las vías públicas queda supeditado el grado de confianza que la sociedad le otorga al conductor, en razón el crédito de puntos va disminuyendo con la comisión de determinadas infracciones relevantes para la seguridad vial. En caso de que pierda los puntos queda imposibilitado para poder circular. Hasta que recupere. Este sistema de puntos lo ha ido adoptando los primeros países como lo es Alemania desde 1961, Inglaterra desde 1982, Francia, desde 1992, Luxemburgo desde 2002, Italia desde 2003 y algunos Estados de Estados Unidos.</p>
<p>(Castro, 2010). Monitoreo Del Sueño En Conductores De Omnibus Y Camión: Factor Relevante A Considerar Para La Renovación De La Licencia De Conducir.</p>	<p>La información publicada indica que hasta un tercio de los accidentes de tránsito son producidos por la somnolencia del conductor. El síndrome de apnea-hipopnea del sueño (SAHS) es una enfermedad orgánica que causa somnolencia. Lo que a los conductores que hayan sido detectados esta problemática, sugieren tomar el tratamiento, lo que disminuyen ostensiblemente el riesgo de accidentes de tránsito durante la conducción. Es decir que cuando una persona es detectada de esta enfermedad previa al otorgamiento de la renovación de la licencia debe ser tratada y seguir el tratamiento adecuado a fin de que no sea un peligro para la sociedad.</p>

INVESTIGACIONES	CONCLUSIONES
(Guanoluisa, 2015). “Las Sanciones En Las Contravenciones De Tránsito De Segunda Clase En El Código Orgánico Integral Penal Y El Principio De Proporcionalidad”	Que la aplicación de una reforma al Código Orgánico Integral Penal es indispensable para que su cumplimiento sea el más adecuado, direccionada al artículo 387 para la aplicación de una correcta sanción para los contraventores dentro de la ciudad de Latacunga. Además que la sanción no respeta el principio de proporcionalidad ya que no establece una sanción específica.
(Pintado, 2018). “El Delito Culposo En Los Delitos De Tránsito Desde El Enfoque De La Imputación	El que exista una norma penal abierta en el Código Orgánico Integral Penal, es un dato preocupante puesto que de esta manera se permite que los juzgadores incurran en errores, siendo que al momento de realizar su interpretación la norma no es clara y para lograr complementar el sentido de esta deben recurrir a otras normas, cuerpos legales, jurisprudencia, o doctrina que en muchos de los casos no están acorde a la legislación penal vigente en nuestro territorio.
(Ortega, 2016). “Incidencia De Los Accidentes De Tránsito Del Servicio Público Del Cantón Rumiñahui Durante El Año 2015”.	En el año 2014 muchos conductores no poseían el debido título habilitante para conducir un vehículo de transporte público de pasajeros e incluso era conducido por sus ayudantes, pero eso cambió cuando se pasó la competencia de la policía nacional a los agentes de tránsito de los municipios; y, por la aplicación de las normas de tránsito, las fuertes multas y la severidad con que castiga el COIP.

Tabla 5 Investigaciones

Fuente: Investigaciones

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

DERECHO COMPARADO

Ecuador

	Código Orgánico Integral Penal	Sanción en la Licencia de Conducir
Delito	Art. 375. Uso de vehículo para la comisión de delitos	Suspensión, el tiempo de la pena
	Art. 376. muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que la contengan	Revocatoria
	Art. 377. Muerte culposa	Suspensión, 6 meses posterior al cumplimiento de la pena
	Art. 379. Lesiones causadas por causadas por accidente. Estado de embriagues	Suspensión de la licencia, posterior al cumplimiento de la pena.
	Art.381 Exceso de pasajeros en transporte publico	Suspensión, el tiempo de pena
	Art. 382.- Daños mecánicos previsibles en transporte publico	Suspensión, el tiempo de pena
	Contravenciones	Conducción de vehículo en estado de embriaguez
Nivel de alcohol por litro en la sangre supera 1,2		
Análisis		
Ecuador se considera un estado constitucional de derechos y justicia, en tal razón uno de los primordiales deberes del Estado es garantizar el derecho seguridad social a fin de que el país sea un territorio de paz. De tal modo que todos los ecuatorianos,		

ecuatorianos y extranjeros gozaran de los derechos establecidos en la Constitución y los instrumentos internacionales. Estos derechos deben ser promovidos a través de las autoridades competentes. En este contexto la ley que lo regula es el código orgánico integral penal, siguiendo la línea de investigación sobre materia de tránsito. En este sentido el Ecuador de cierta manera considera que la pena interpuestas en las infracciones de Tránsito son excesivas, pero con el fin de poder prevenir posteriores hechos dolorosos de tránsito, pero también olvida o no toma en consideración, cuando un conductor es considerado peligroso para el tránsito vial, a esto me refiero a los conductores que conducen un vehículo a motor, con una licencia sin validez y su sanción a su vez puede considerarse improcedente y ambigua.

Tabla 6 Derecho Comparado Ecuador

Fuente: Código Orgánico Integral Penal

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Colombia

Ley 769 de 2002	Sanción en la Licencia de Conducir
Infracciones ambientales “emisión de contaminantes o de ruidos”	2-Suspensión por 6 meses 3-Revocatoria o caducidad
Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.	Suspensión por 6 meses
Negarse a prestar servicio sin causa justificada, como consecuencia produzca alteración del orden público.	Suspensión por 6 meses
Conducción por estado de embriaguez Si el vehículo es de transporte publico	Suspensión de 8 meses a 1 año Suspensión de 1 año a 2 años
Conductor que cause lesiones, homicidios de transito	Suspensión de 5 años
Análisis	

El estado Colombiano con la Constitución política se mantiene desde el año 1991, lo que podría indicar es su permanencia y buen desarrollo de la sociedad, con un compromiso profundo con los ideales de libertad, democracia e igualdad, le da el fortalecimiento social, con vigencia de derechos humanos y con ellos la paz política y la convivencia nacional, en lo que corresponde en materia de tránsito con su ley 769 desde el año 2002 con varias reformas, pero con un fin paradójico en su sancionar es que desde su inicio no ha sido solo contrarrestar la seguridad vial, en efecto al existir esta grave problemática lo traduce como un beneficio para la instituciones en razón de que muchas ayudarían a contribuir un mejoramiento económico para los municipios. Otro aspecto muy importante de esta ley es de que se preocupa muchísimo del bienestar ambiental y de su procedimiento con objetivo de erradicar la inseguridad vial. Convicción de considerarse por Colombia; la licencia, no es valorada su verdadera esencia como lo es la responsabilidad que conlleva al otorgar a un ciudadano, esta a su vez es utilizada como fin económico.

Tabla 7 Derecho Comparado Colombia

Fuente: Ley 769 de 2002

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Perú

	Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre Ley No. 27181	Sanción en la Licencia de Conducir
MUY GRAVES	Ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte inobservando las normas de tránsito.	Cancelación e inhabilitación definitiva del conductor para obtener una licencia de conducir.
	Conducir un vehículo para el servicio público y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito.	Suspensión por 3 años.
	Ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito.	Suspensión por 1 año.
	Licencia cuya clase o categoría no corresponda al vehículo que conduce.	Suspensión por 1 año.
	Conducir vehículos estando la licencia de conducir retenida, suspendida, o estando inhabilitado para obtener la licencia.	Suspensión de la licencia de conducir por 3 años, si esta estuviese retenida o multa y

		cancelación definitiva de la licencia de conducir, si la licencia estuviere suspendida.
	Sin tener licencia de conducir o permiso provisional.	Inhabilitación para obtener licencia de conducir por tres años.
	Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el código penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos, o negarse al examen.	Suspensión por 3 años. Cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación definitiva para obtener licencia
	Si el conductor acumula 100 o más puntos durante 24 meses, se le suspenderá la licencia por 6 meses, Si la licencia que ha sido suspendida una vez y vuelves acumular 100, se suspenderá la licencia por 1 año. La tercera vez que acumules 100 puntos en el lapso de 24 meses, la licencia será cancelada de forma definitiva. Sin embargo si en 24 meses no ha cometido ninguna infracción, se hará beneficiario de 50 puntos.	

Análisis: El Estado Peruano con la constitución política que mantiene, Es la norma de más alto nivel y jerarquía, en efecto se desarrollan las demás leyes las mismas que no deben contradecir la disposición. La educación vial es uno de los principales objetivos en el tránsito de peruano, cuya responsabilidad recae en las instituciones, como lo es el ministerio de transportes, ministerios de educación. Con el cual transmiten conocimiento y enseñanza. Pero su poder punitivo su sancionar y mantener un el orden vial, “*se ha establecido que el Reglamento Nacional de tránsito vigente, no contiene los principios reguladores del tránsito que señala la doctrina, como son el principio de seguridad, confianza, conocimiento, legalidad, aptitud, prudencia, y responsabilidad*” (Benavides, 2016). De tal razón que el la seguridad vial en Perú también mantiene su problemática su sancionar, se ha constituido letra muerta. Y el título habilitante como lo es una licencia de conducir es un tema muy crucial pero con poca atención a la hora de valorar sus responsabilidad.

Tabla 8 Derecho Comparado Perú

Fuente: Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre Ley No. 27181

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

COMENTARIO

Una vez realizado el estudio comparado de las legislaciones de Ecuador, Perú y Colombia, se puede identificar que entre estas tres naciones, la licencia de conducir que es otorgada al individuo sea este hombre o mujer, no es evaluado a profundidad cada uno de sus comportamientos en el margen del tránsito, ya que la omisión o acción de cada persona es transcendental en el desarrollo de la sociedad. Las constituciones de los tres estados todas definen que entre sus principales objetivos esta, mantener la paz social, la seguridad, desarrollando políticas que coadyuven a una plena evolución social.

Sus principales leyes sancionatorias no dan el carácter de rigurosas con verdadera rehabilitación, para que la persona que infrinja sea concienciada y educada al nuevamente integrarse al círculo social. Quizás con el pasar del tiempo y el desarrollo de la sociedad se llegue a tomar en consideración que la Licencia es el documento con más responsabilidad que pueda existir, ya que no solo está la obligación de cuidado de la vida y seguridad del titular, está la del peatón, del ciclista, el pasajero, el conductor y todos los que formamos el conjunto vial.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo General

- Investigar las licencias de conducir y la sanción en el Código Orgánico Integral Penal.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Identificar las licencias de conducir en el Código Orgánico Integral Penal
- Analizar la sanción de la licencia anulada, caducada, suspendida y revocada del Código Orgánico Integral Penal.
- Singularización de la sanción de la licencia anulada, caducada, suspendida y revocada.

CAPITULO II

METODOLOGÍA

2.1 Materiales

2.1.1 Recursos institucionales

- Universidad Técnica de Ambato
- Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, carrera de Derecho
- Unidad Judicial de Transito con sede en el Cantón Ambato

2.1.2 Recursos Humanos

- Investigador, Steeven Bedon Pazmiño
- Docente Tutor Dra. Gabriela Acosta
- Jueces Unidad Judicial de Transito con sede en el Cantón Ambato

2.1.3 Recursos Tecnológicos

- Computador
- Impresora
- Internet
- Lexis

2.1.4 Recursos Materiales

- Carpetas
- Esferos
- Lápiz
- Cuadernos
- Resma de papel A4

- Archivador

2.1.5 Recursos Económicos

- Alimentación
- Transporte
- El capital invertido en la presente investigación ha sido financiado por el Estudiante investigador.

2.2 MÉTODOS

2.2.1 ENFOQUE

2.2.2 Cualitativo: según Hernández; Fernández y Baptista (2003), “Metodología De La Investigación” consiste en el contraste de teorías ya existentes de una serie de hipótesis por lo que necesita tomar una muestra de la determinada población en donde se va ejecutar la investigación para poder recolectar información como técnica para este método se utilizara entrevistas-guías, y sentencias expedidas por la unidad judicial de tránsito de Ambato.

“Utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación” (Sampieri, 2014).

2.3.1 MODALIDAD

2.3.2 Bibliográfica – Documental

“La investigación documental es la búsqueda de una respuesta específica a partir de a indagación en documentos. Entendamos por documento como refiere Maurice Duverger todo aquello donde ha dejado huella el hombre en su paso por el planeta”. (Baena, 2014).

La presente investigación sobre las licencias de conducir y la sanción en el Código Orgánico Integral Penal (2014), se desarrolla y despliega por la utilización y búsqueda

de información, en libros revistas, artículos, etc. con la finalidad de extender profundizar los conocimientos a fin de llegar a la veracidad de la situación social.

2.3.3 Campo

“Efectuado en una situación realista en la que el investigador manipula una o más variables independientes en condiciones tan cuidadosamente controladas como lo permite la situación” (Sampieri, 2014).

Es la recopilación de datos nuevos de fuentes primarias para un propósito específico. Es un método recolección de datos encaminado a comprender, observar e interactuar con las personas en su entorno real de licencia no autorizada de conducir y el principio de proporcionalidad.

3.4 Entrevista

(Rivero, 2008). Menciona la entrevista, desde el punto de vista del método, “es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una investigación. El investigador formula preguntas a las personas capaces de aportarle datos de interés, establecimiento un dialogo peculiar, asimétrico, donde una de las partes busca recoger informaciones y la otra es la fuente de esas informaciones”

2.4.1 NIVEL DE INVESTIGACIÓN

2.4.2 Exploratorio

Según (Sampieri, 2014) “Los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto en particular, indagar nuevos problemas, identificar conceptos o variables promisorias, establecer prioridades para investigaciones futura, o sugerir afirmaciones y postulados”.

Por lo que presente investigación sobre las licencias de conducir y la sanción en el

Código Orgánico Integral Penal, requiere ser analizada en base a los preceptos constitucionales como lo es de la norma suprema, la Constitución, por ser una sociedad cambiante y adaptativa a las nuevas problemáticas, tendientes de la actualidad si sus fundamentos cumplen con garantizar los derechos de las personas.

2.4.3 Descriptivo

“Los estudios descriptivos son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno, suceso, comunidad, contexto o situación. En esta clase de estudios es necesario definir, o al menos visualizar que se mide, y sobre quienes se recolectara los datos”. (Sampieri, 2014).

Con las entrevistas que se realizara a los jueces de transito podría llegar a determinarse que las sanciones de las licencias anulada, caducada, suspendida o revocada no son las adecuadas y no cumple la constitución con el deber de proteger los bienes jurídicos de cada ciudadano.

CAPITULO III

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1 Análisis y Discusión de Resultados

Una vez obtenido la información de campo (Rivero, 2008) “sintetiza los principales hallazgos de la investigación aplicando técnicas didácticas de presentación de la información (gráficas, tablas, cuadros, etc.) y presenta una potente interpretación teórica que demuestra el dominio técnico del investigador, la utilidad del marco teórico en la comprensión de la realidad y la ilustración de caminos seguir en posteriores estudios y/o prácticas”.

En la presente investigación se ha utilizado la técnica de la entrevista, la misma que ha sido dirigida a los Jueces de la Unidad de Transito con Sede en el Cantón Ambato. Datos que ha sido obtenido de una investigación de campo equivalente a fuente primaria.

**ENTREVISTA JUECES DE LA UNIDAD JUDICIAL DE TRANSITO CON
SEDE EN EL CANTÓN AMBATO**

Entrevista No. 1

Nombre del entrevistado: Dina Gladys Curay Quispe	
Cargo: Jueza de Transito	C.c. 1803467495
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2. ¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No es proporcional la sanción en razón de que cada una es diferente, pero pese a eso existe solo una sanción tipificada por el Código Orgánico Integral Penal.
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	Únicamente es aplicable para la licencia caducada y suspendida, pero para la licencia anulada y revocada es imposible aplicar.
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	No en su totalidad, en razón de que hay impunidad.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	Se le considera no apta, más no peligrosa pues son delitos culposos.
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	Si, en razón de que la sanción que existe no es aplicable y debería existir una reforma.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No

Tabla 9 Entrevista No. 1

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 2

Nombre del entrevistado: Fabián Ricardo Flores Pesantes	
Cargo: Juez de Transito	C.c. 1803127404
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No es proporcional
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	Considera que si se aplica, pero jamás ha sancionado a una persona por licencia revocada o anulada.
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	Si contribuye pues toda sanción nace con la finalidad de contralar al ciudadano en el ámbito vial.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	No, pues es un delitos de carácter culposos
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	Si, aquella que enmarque en un nuevo tipo penal y no incurra al sancionar como simplemente no tener una licencia.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	Si es adecuado pues la ley determina como obtener y así mismo como perderlos.

Tabla 10 Entrevista No. 2

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 3

Nombre del entrevistado: Washington Xavier Ortiz Buitrón	
Cargo: Juez de Transito	C.c. 1803013034
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No es proporcional, puesto que la licencia revocada y anulada es inaplicable su sanción.
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	Únicamente en la licencia caducada y suspendida pero en la revocada y anulada es imposible aplicar. Pero la problemática nace del propio registro ya que el agente de tránsito o la policía nacional no tienen acceso para poder informarse de cuál es el estado del ciudadano en cuestión de la licencia. .
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	Parcialmente, en razón que no existe un debido control por la Agencia Nacional de Tránsito. Además en desacuerdo con la recuperación de los puntos.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	Si se determina que es una persona no apta más no peligrosa. Pero si causa peligro ante la sociedad.
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	Si, debería ser considerado pena privativa de libertad.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No. Puesto que es el principal error recae en este sistema, en razón de que los Agentes de Tránsito o Policía Nacional no tienen este acceso y no ayuda al poder reconocer al ciudadano infractor y poner en conocimiento de la autoridad competente.

Tabla 11 Entrevista No. 3

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 4

Nombre del entrevistado: Alonso Klever Pazmiño Vargas	
Cargo: Juez de Transito	C.c. 1801091925
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No hay proporcionalidad cada una es muy distinta y cada una debe considerarse su accionar con su sancionar.
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	No en su totalidad. En la licencia anulada y revocada esta debería ser remitida a fiscalía a fin de que se inicie la investigación.
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	Lógicamente la sanción nace con el fin de contribuir a la seguridad vial.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	No, pero si existe un riesgo en el transito vial.
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	Si, En razón que ha desobedecido una decisión de la autoridad competente.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No, Existen muchas falencias y dificulta el accionar de las autoridades competentes.

Tabla 12 Entrevista No. 4

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 5

Nombre del entrevistado: Efrain Portero Castañeda	
Cargo: Juez de Transito	C.c. 1802384956
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	Si
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	Parcialmente
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	Sí, es su esencia propia
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	Si
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	No. Esta de acuerdo con la establecida.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	Si es el correcto. Lo inadecuado es su actuar no existe el trámite administrativo.

Tabla 13 Entrevista No. 5

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 6

Nombre del entrevistado: Acosta Gavilanes Viviana	
Cargo: Jueza de Transito	C.c. 1804327029
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	Si
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	Parcialmente. El trámite administrativo es el inconveniente puesto que los agentes de control no tienen conocimiento.
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	De cierta manera, además no está de acuerdo con la recuperación de puntos en las personas sancionadas por ingesta de alcohol.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	No, debería seguir los parámetros de obtención de una licencia y ahí determinarse si es apta o no y otorgarle.
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	No. Únicamente cuando existe reincidencia debería ser otra pena que sancione.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No es el adecuado, el trámite administrativo no contribuye.

Tabla 14 Entrevista No. 6

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Entrevista No. 7

Nombre del entrevistado: Omar Gallardo Tapia	
Cargo: Juez de transito C.c. 1708550114	
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	Si, las establecidas en el artículo 159 del Reglamento de la Ley orgánica de transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No hay proporcionalidad.
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	No se aplica de carácter igualitario. En la licencia caducada y suspendida es aplicable mientras que en la anulada y revocada su sanción es minoritaria al no poder aplicar todo su precepto.
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	De cierta manera sí. Pero no en su totalidad.
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	No, pero si es un riesgo para la sociedad vial.
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	No. Debería existir más educación vial.
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No, existen muchos vacíos que no permite una adecuada aplicación del Código Orgánico Integral Penal.

Tabla 15 Entrevista No. 7

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

Discusión

Pregunta	Cinco Jueces Criterio (-)	Dos Jueces Criterio (+)	Discusión
¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	No se aplica de carácter igualitario. En la licencia caducada y suspendida es aplicable mientras que en la anulada y revocada su sanción es minoritaria al no poder aplicar todo su precepto. La licencia anulada y revocada esta debería ser remitida a fiscalía a fin de que se inicie la investigación.	Se considera que si se aplica, pero que en sus despachos no han abocado conocimiento por esta contravención.	Se determina que realmente no es aplicable la sanción para la licencia anulada y suspendida, puesto es evidente que no hay sustento de reducción. Y efectivamente la sanción no cumple a cabalidad su precepto sancionatorio.
Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	No es proporcional son de características diferentes pero que el código establece una sola sanción y además por esta desproporcionalidad incurre en ser inaplicables.	Si es proporcional, las contravenciones de segunda clase son una de las más graves en la escala y son justas las establecidas.	Objetivamente la sanción tipificada por el Código Orgánico Integral Penal es desproporcional, puesto que su inapropiada pena deja muchas veces en la impunidad su el accionar de los infractores de tránsito.
¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	No. Puesto que es el principal error recae en este sistema, en razón de que los Agentes de Tránsito o Policía Nacional no tienen este acceso y no ayuda al poder reconocer al ciudadano infractor y poner en conocimiento de la autoridad competente.	Si es el correcto. Lo inadecuado es su actuar no existe el trámite administrativo. Es decir que la agencia Nacional de Tránsito no cumple con lo dispuesto por los jueces de tránsito en tener un control de las licencias.	Efectivamente el sistema de control de licencias es una de las principales falencias que existe, y hace que los agentes civiles y la policía nacional, no pueda detectar al conductor infractor y poner en conocimiento de la autoridad competente al igual que los jueces no tienen acceso a esta información.

Tabla 16 Discusión

Fuente: Entrevistado

Elaborado: Steeven Bedon Pazmiño

3.2 Verificación de Hipótesis

La hipótesis planteada por este tema de investigación ha radicado en lo siguiente:

La sanción tipificada por el Código Orgánico Integral Penal, para las personas que conduzcan con licencia anulada, caducada, revocada o suspendida no es la adecuada.

Del enfoque, modalidad y nivel de investigación realizado en este trabajo, se ha logrado verificar a total certeza que la sanción establecida en el Código Orgánico Integral Penal para la persona que conduzca con una licencia anulada, caduca, revocada o suspendida no es la adecuada. En razón de que tanto bibliográficamente y los entrevistados Jueces de la Unidad Judicial de Transito con sede en el Cantón Ambato, han manifestado que hay un diferencia muy grande en cada una de estas licencias, a pesar que el reglamento de la ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, define independiente a cada una, el código los agrupa en una sola sanción, la misma que no es proporcional y aplicable tal como en la licencia anulada y revocada en su reducción de puntos ya que su propio fondo son licencias que carecen del registro de puntuación. Por esta razón la penalidad a los ciudadanos infractores no contribuye a la seguridad vial y al seguir circulando por las vías se generan un total riesgo para todos quienes forman el conjunto vial.

Otro aspecto muy importante es la problemática que existe y comprueba que la sanción no sea la adecuada para los infractores de la seguridad vial es el sistema de control de la licencias que existe por parte de la entidad reguladora que es la Agencia Nacional de Tránsito, este sistema no coadyuva a detectar por medio de los agentes de control cuando una licencia esta anulada, suspendida o revocada y solo generando su estado de vigencia a la licencia. Es por ello que no opera el principio de igualdad en su sancionar y en consecuencia de estas falencias se estaría dejando impune parcialmente la sanción.

CAPITULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- En la presente investigación realizada con el tema las licencias de conducir y la sanción en el Código Orgánico Integral Penal, se logró demostrar que la licencia anulada, caducada, suspendida y revocada son muy distintas en su esencia propia, sustentado tanto bibliográficamente y lo mencionado por los entrevistados Jueces de la Unidad de Transito con sede en el Cantón Ambato.
- A pesar de que el reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial lo señala distintamente, el Código Orgánico Integral Penal lo concentra en una sola sanción para estas cuatro licencias. Lo que a consecuencia se transforme en una pena sin contenido de aplicación tal como la licencia anulada y revocada en la reducción de puntos, al mismo tiempo se estaría dejando impune el accionar de los infractores de tránsito, ya que su propio fondo carece del registro de puntuación y en efecto la sanción establecida, ayuda de forma parcial y no contribuye en su totalidad a la seguridad vial de todos los ciudadanos, ciudadanas y extranjeros del estado Ecuatoriano.
- La licencia revocada y suspendida al ser muy distintas por su particularidad, por motivo de que ya existió una decisión judicial anterior que dejo sin efecto de validez de cualquier clase o tipo de licencia por alguna acción u omisión del conductor. Estas se ha identificado que su sanción debe ser más drástica tal como pena privativa de libertad y educación vial. Ciertamente no se lo puede categorizar como una persona peligrosa en razón de ser un delito de carácter culposo, pero si genera un alto riesgo de que un individuo con esa característica de licencia siga conduciendo un vehículo a motor terrestre.

- La sanción plasmada por el Código Orgánico Integral Penal, para las personas que conduzcan con licencia anulada, caducada, revocada o suspendida no es la adecuada no solo de la propia ley, al existir una pena desproporcional e inaplicable. Por tanto que la problemática también está en la entidad reguladora que es la Agencia Nacional de Transito ya que su sistema de licencias es ineficaz y no coadyuva que los encargados de brindar control y seguridad como lo son los agentes de tránsito y la policía nacional, tengan acceso y logren identificar cuando una persona esta con una licencia revocada, anulada, suspendida y únicamente logren notar su vigencia.
- La educación vial es uno de los factores trascendentales, para poder prevenir todo tipo de infracciones de tránsito, se ha demostrado que la falta de empatía por la seguridad, ha sido uno de las principales causas al cometimiento e irrespeto por la ley sancionatoria, se remarca en la población que posee o no una licencia de conducir. Por lo que la Constitución del Ecuador en su artículo 34, define que el derecho a la Seguridad Social, se rigen en varios principios como la obligatoriedad, la eficiencia, la solidaridad entre otros, que hacen que no solo sea el individuo que cuide así mismo, en razón de que todos forman parte y contribuyen en la seguridad vial.
- En su mayoría los jueces de la unidad judicial del Cantón Ambato, consideran que la sanción establecida por el Artículo 387 del Código Orgánico Integral Penal, tal como multa pecuniaria del cincuenta por ciento del salario básico en general y la reducción de nueve puntos en el registro de la licencia, no se emplea el test proporcional esto es que debe ser considerado el principio de idoneidad, necesidad y superiormente el principio de proporcionalidad en el sentido estricto.
- Al existir una pena de carácter principal y una accesoria, se transgrede los principios fundamentales del debido proceso, conforme lo establece el artículo 76 numeral 6 de la constitución de la republica del ecuador, esto es que, la propia ley debe establecer la debida proporcionalidad, en las infracciones y las sanciones, y al no poder aplicar la reducción de puntos establecido, para la

licencia anulada y revocada deja mucho que decir de la pena instaurada en su artículo 387 del Código Orgánico Integral Penal.

- Se ha realizado un estudio comparado del estado Ecuatoriano, Peruano y colombiano su forma de sancionar es muy similar, y mantiene las mismas problemáticas en sus leyes que no enfocan una verdadera rehabilitación, para que la persona que infrinja sea concienciada y educada al nuevamente integrarse al tránsito vial. Quizás con el pasar del tiempo y el desarrollo de la sociedad se llegue a tomar en consideración que la Licencia es el documento con más responsabilidad que pueda existir. Es tu vida, la mía y de los demás.

4.2 Recomendaciones

- Al ver sido verificado que la sanción tipificada por el Código Orgánico Integral Penal, para las personas que conduzcan con licencia anulada, caducada, revocada o suspendida no es la adecuada es necesario que se aplique una reforma inmediata en el artículo 387 contravenciones de segunda clase y no se siga permitiendo que queden más hechos impunes al margen del tránsito, esto es de que la licencia de anulada, revocada y suspendida debería aplicarse pena privativa de libertad, capacitación y educación vial para que al reinsertarse tome en cuenta que no solo es la vida del conductor que expone al infringir la leyes de tránsito, sino de todos que no encontramos en las vías tal como peatón, pasajero etc.
- En la reforma inmediata del artículo 387, el poder legislativo debe contar con juristas que puedan emplear el test proporcional esto es que debe ser considerado el principio de idoneidad, necesidad y superiormente el principio de proporcionalidad en el sentido estricto.
- En las escuelas y colegios se debe implantar en las nuevas mallas curriculares la Educación de Transito, donde permita que el estudiante tome conocimiento con su propio intelecto de una sociedad moral, cultural con leyes sancionatorias que brindan una verdadera rehabilitación social.

- La sanción a licencia revocada debe separarse del conjunto de contravenciones, si bien es cierto la constitución del Ecuador, enmarca en su artículo 11 numeral 2 no debe ser tomado en cuenta el pasado judicial de una persona y las infracciones de tránsito son de carácter culposos, pero a pesar de ello como medida de seguridad y la proporcionalidad su sanción debería ser pena privativa y su rehabilitación en centros de capacitación de tránsito.

- La Agencia Nacional de Transito debe tomar medidas administrativas, que su registro y control de licencias, permita que los Agentes de tránsito y Policía nacional logren detectar inmediatamente cuando un licencia esta anulada, suspendida y revocada. Y pueda poner en conocimiento de la autoridad competente para que sea juzgado con las garantías del debido proceso y su sanción sea eficaz.

MATERIALES DE REFERENCIA

Bibliografía

1. Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Asamblea General*. Quito.
2. (2013). *LAURENCE JOHNSTON PETER*.
3. Asamblea General . (2008). *REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. ALFARO.
4. ASAMBLEA. (2008). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. ALFARO.
5. Ayala, O. (2017). *HISTORIA Y EVOLUCION DE LA LEY DE TRANSITO EN EL ECUADOR*.
6. Baena, M. (2014). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION*. MEXICO: GRUPO EDITORIAL PATRIA.
7. Benavides, M. J. (2016). *ANALISIS CRITICO DE LA LEY GENERAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE LEY No. 27181 Y EL TEXTO UNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO-CODIGO DE TRANSITO D.S No. 016-2019-MTC*. LIMA: UNIVERSIDAD CATOLICA SEDES SAPIENTIAE.
8. Cabanellas, G. (1993). *DICCIONARIO JURIDICO ELEMENTAL*. HELIASTA S.R.L.
9. CASTILLO, J. C. (2016). *LAS MULTAS POR EXCESO DE VELOCIDA EN EL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD* . AMBATO.
10. Castro, J. R. (2010). *MONITOREO DEL SUEÑO EN CONDUCTORES DE OMNIBUS Y CAMION: FACTOR RELEVANTE A CONSIDERA PARA LA RENOVACION DE LA LICENCIA DE CONDUCIR*. *REVISTA PERUANA DE MEDICINA EXPERIMENTAL Y SALUD PUBLICA*, 1.
11. Conde, A. Z. (2019). *DERECHO PENAL*. MADRID: UNIVERSITARIA RAMON ARECES.
12. Cruz, L. A. (2016). *HISTORIA DEL TRANSPORTE*. PUEBLA.
13. ESCALANTE, M. J. (2018). *ANALISIS DEL DELITO DE MUERTE CULPOSA POR MUERTE CULPOSA POR ACCIDENTE DE TRANSITO EN LA CIUDAD DE GUAYAQUIL PERIODO 2016, HASTA ABRIL DEL 2018*. GUAYAQUIL.
14. González, S. I. (2014). *LA REHABILITACION SOCIAL EN EL CONTEXTO LATINOAMERICANO*. QUITO: GRAFICAS AYERVE C.A.
15. Guanoluisa, B. M. (2015). *LAS SANCIONES EN LAS CONTRAVENCIONES DE*

SEGUNDA CLASE EN EL CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD. AMBATO.

16. HENRRY, M. C. (2018). *LA IMPOSICION DE MULTAS DE TRANSITO EXCESIVAS Y EL PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD. AMBATO.*
17. KENWOOD, A. L. (1972). *DESARROLLO ECONOMICO INTERNACIONAL. MADRID: ISTMO S.A.*
18. Lijarcio, I. (2008). *EL SISTEMA DE PERMISO DE CONDUCCION POR PUNTOS Y SUS IMPLICACIONES EN EL AMBITO LABORAL. DOSSIER, 1.*
19. NACIONAL, A. (2014). *CODIGO ORGANICO INTEGRAL PENAL. QUITO.*
20. Ortega, D. J. (2016). *INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO DEL SERVICIO PUBLICO DEL CANTON RUMIÑAHUI DURANTE EL AÑO 2015. GUAYAQUIL.*
21. Pérez, D. A. (2019). *CONDUCCION DE VEHICULOS UN RIESGO PERMITIDO. DERECHOECUADOR.COM.*
22. Pintado, A. A. (2018). *EL DELITO CULPOSO EN LOS DELITOS DE TRANSITO DESDE EL ENFOQUE DE LA IMPUTACION OBJETIVA. QUITO.*
23. Pita, A. L. (2003). *POSIBLE NUEVO ESCENARIO COMPETITIVO DEL FERROCARRIL DE ALTA VELOCIDAD: LAS COMPAÑIAS AEREAS DE BAJO COSTE.*
24. Rivero, D. B. (2008). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION. SHALON.*
25. Roxin, C. (1997). *DERECHO PENAL, FUNDAMENTOS LA ESTRUCTURA DE LA TEORIA DEL DELITO. MADRID: CIVITAS, S.A.*
26. Sampieri, R. H. (2014). *METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION. MEXICO: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.*
27. Soler, S. (1987). *DERECHO PENAL ARGENTINO. BUENOS AIRES: COPYRIGHT BY TIPOGRAFIA EDITORA ARGENTINA S.A.*

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
CARRERA DE DERECHO



ENTREVISTA

DIRIGIDO: A los Jueces de la Unidad Judicial de Transito con sede Cantón Ambato.

OBJETIVO: Investigar las licencias de conducir y la sanción en el Código Orgánico Integral Penal, para verificar la autorización de conducción.

Entrevista No. 1	
Nombre del entrevistado:	
Cargo:	C.c.
Nombre del Entrevistador: Steeven Bedon Pazmiño	
PREGUNTA	RESPUESTA
1. ¿Considera que existe diferencia legal entre la licencia caducada, anulada, revocada y suspendida?	
2.¿Considera que hay proporcionalidad en la sanción para la persona que conduce con una licencia caducada, anulada, revocada o suspendida?	
3. ¿Considera que se aplica la sanción para la persona que conduce con una licencia Caducada, Anulada, Revocada o Suspendida?	
4. ¿De las sanciones que se aplica para las licencias de conducir cree usted que contribuye a la seguridad vial?	
5. ¿Cree que la licencia de conducir revocada, determina que es una persona no apta y peligrosa para la seguridad vial?	
6. ¿Debería ser más drástica la sanción para la persona que conduzca con licencia Suspendida o Revocada?	
7. ¿Considera que el actual sistema de control de licencias es adecuado para la aplicación del Código Orgánico Integral Penal?	



Firmado por JUAN RENÉ
CARRANZA MARTÍNEZ
C=EC
L=AMBATO



Oficio-DP18-2019-0296-OF

TR: DP18-EXT-2019-00727

Ambato, lunes 22 de julio de 2019

Asunto: RESPUESTA A OFICIO - ENTREVISTAS ACADÉMICAS

Señor
Bryan Steeven Bedon Pazmiño
ESTUDIANTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DE
AMBATO
Ciudad.-

De mis consideraciones.-

Por medio de la presente y en atención al oficio signado con el TR: [DP18-EXT-2019-00727](#) de fecha 19 de julio de 2019, me permito informar que han sido autorizadas las entrevistas académicas a los Señores Jueces de la Unidad Judicial de Tránsito con sede en el cantón Ambato, con el tema "Las licencias de conducir y las sanciones en el Código Orgánico Integral Penal"; mismas que serán utilizadas para el desarrollo de su proyecto de titulación.

Para lo cual, ruego contactarse con la Ing. Mayra Lema, Coordinadora de la Unidad Judicial Civil y Tránsito de Ambato (Torre 2, piso 1 del Complejo Judicial Ambato), quien le brindará las facilidades del caso.

Particular que comunico a usted para los fines pertinentes.

Atentamente,

Mgs. Juan René Carranza Martínez
Director Provincial
Dirección Provincial de Tungurahua

LEGISLACIÓN & CODIFICADA



cep

CORPORACIÓN
DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

**CÓDIGO ORGÁNICO
INTEGRAL PENAL**



**LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL**