

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

REFORMA AL ARTÍCULO 145. 2 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSITO, TRANSPORTE
TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL COMO MEDIDA JURÍDICA PARA LA DISMINUCIÓN
DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Trabajo de Titulación presentado en conformidad con los requisitos establecidos
para optar por el título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República.

Profesor Guía
Ab. Nicolás Burneo Arias

Autor
Anthony Javier Salas Guevara

Año
2015

DECLARACIÓN DEL PROFESOR GUÍA

“Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con el estudiante, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.”

Nicolás Burneo Arias

Abogado

C.I.:1711844637

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

“Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.”

Anthony Javier Salas Guevara
C.I.: 1715422091

RESUMEN

Ecuador ocupa el segundo lugar en mortalidad por accidentes de tránsito en Latinoamérica, según el Reporte del Estado Global sobre la seguridad de las vías de la Organización Mundial de la Salud, con datos recopilados entre los años 2010 y el primer semestre del 2013, que alcanza, según la entidad, 28 muertes por cada 100.000 habitantes, una tasa mayor a la media global. Sólo es superado por Venezuela, que presenta 37,2 fallecimientos por esa causa por cada 100.000 habitantes.

Según la OMS, los traumatismos causados en accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en los niños de cinco a 14 años y la segunda del grupo entre 15 y 44 años.

La Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, vigente hasta agosto del 2014 en Ecuador, en su art. 145.2 dice “incurre en contravención muy grave, quien condujere un vehículo bajo el estado de embriaguez”

Lo establecido en esta Ley, posteriormente se trasladó al Código Orgánico Integral Penal, en sus artículos 384 y 385.

Otras legislaciones, han contemplado nuevas variaciones y han llegado a la conclusión de que lo que se debe hacer es PROHIBIR EL CONSUMO DE ALCOHOL PARA CONDUCIR UN VEHICULO, logrando con esto, reducciones de hasta 80% de accidentes de tránsito por embriaguez; además, se observó una disminución de conductores con mínimos permitidos de alcohol conduciendo.

Dentro del análisis que se propuso, sí es posible conseguir la reducción de accidentes de tránsito en el Ecuador, ya que se plantea la hipótesis que es más fustigante y doloroso para un conductor una alta sanción pecuniaria.

En este análisis comparativo con la legislación colombiana, observamos que los cambios y la disminución de los accidentes se vio en las estadísticas del mes de diciembre del 2013 a tan solo 30 días de publicada la nueva ley.

El endurecimiento en las sanciones, penas pecuniarias que se aplicarían a las personas que conduzcan en estado de embriaguez y peor aun si bajo este estado causaren daños, o lesiones en personas, podría constituir una herramienta para disuadir a los conductores de usar vehículos en estado de embriaguez.

ABSTRACT

According to the World Health Organization's 2013 Global status report on road safety Ecuador ranks 2nd on road traffic deaths in Latin America. Ecuador counts 28 deaths per 100,000 inhabitants, a higher rate than the world's median. Ecuador place in the list is only trumped by Venezuela, which has a traffic accident mortality ratio of 37.2 deaths per 100,00 inhabitants.

The WHO reports that vehicular accident injuries account as the leading death cause in children age 5 to 14. It is also the second cause of death for the age group between 15 and 44.

The article 145.2 of the Ecuadorian Ground Transportation, Traffic and Road Safety organic law that was enforced until August 2014, states: "it is a very serious contravention to drive a motor vehicle under the influence of alcohol..." What was established in this law was later transferred to the Penal Organic Code in the articles 384 and 385.

Other legislations have contemplated new variations and have reached the conclusion, that what should be ruled is to outlaw the consumption of alcohol to drive a Vehicle. By doing this, a reduction of up to 80% in traffic accidents for driving under the influence. It is has also been observed a decrease of drivers, driving while at the minimum allowed of alcohol blood content.

Within the analysis of what was proposed, it is possible to obtain a decrease of traffic accidents in Ecuador, because it is hypothesized that for a driver it is painful and troublesome to pay a high monetary fine.

In this comparative analysis with the Colombian legislation, we can observe that changes and a decrease of accidents was seen in the statistics in the month of December 2013. Only 30 days after the new law was passed.

The toughening of the sanctions, monetary fines that would be applied to the drivers who would drive under the influence of alcohol, and even more if they were the cause of damages, or personal injuries, could constitute a tool to dissuade drivers to drive a vehicle under the influence of alcohol.

ÍNDICE

CAPITULO I	1
1. MARCO TEÓRICO	3
1.1 Accidente de tránsito bajo efectos de alcohol	3
1.1.1 Factor Humano	4
1.1.2 Factor Vehículo	4
1.1.3 Factor Vial-ambiental.....	5
1.2. Delito en accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol	6
1.3. Contravención en accidentes de tránsito bajo los efectos de alcohol.....	7
1.3.1 La conducción bajo efectos del alcohol.....	8
1.4 Procedimiento para la sanción de contravenciones.....	10
1.5 Delitos y contravenciones	12
1.5.1 El Delito	12
1.5.2 Las contravenciones.....	13
1.5.3 Principio de lesividad	14
1.6 Relación de causalidad tipos dolosos, y culpa consciente...	16
1.6.1 El dolo.....	16
1.6.2 Elementos del dolo	18
1.6.2.1 Elemento intelectual	18
1.6.2.2 Elemento volitivo	19
1.7 Tipos dolosos	20
1.7.1 El dolo directo.....	20
1.7.2 Dolo indirecto.....	21
1.7.3 Dolo eventual.....	21
1.8 Teoría de la probabilidad.....	24
1.9 Teoría del conocimiento	25
1.10 Culpa.....	26

1.10.1	Imprudencia	27
1.10.2	Negligencia	28
1.10.3	Impericia	29
1.11	La culpa consiente	30
1.12	La culpa inconsciente	31
1.13	Tipos de omisión y comisión	31
1.13.1	Los tipos de omisión	31
1.13.2	La comisión por omisión	32
1.13.3	Abandono de personas, omisión de auxilio.....	32
1.13.4	Omisión de auxilio.....	33
1.14	Teoría del delito	34
1.14.1	Acción.....	38
1.14.2	Tipicidad	38
1.14.3	Antijuridicidad	39
1.14.3.1	Elementos de la antijuridicidad.....	40
1.14.3.2	Causas de exclusión de antijuridicidad	41
1.14.4	Culpabilidad	42
CAPÍTULO II		46
2. MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL Y		
LEGISLACIÓN COMPARADA		46
2.1.	Constitución del Ecuador	46
2.2.	Ley orgánica de tránsito transporte terrestre y seguridad vial	48
2.3	Reglamento	50
2.4.	Código Orgánico Integral Penal.....	51
2.5.	Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 Colombia	58
CAPITULO III		66
3. LA PROBLEMÁTICA		66
3.1.	Antecedentes y generalidades.....	66

3.2. Ley de tránsito 2008.....	68
3.3. Estadísticas de accidentes de tránsito en el 2008 mientras estuvo vigente de la ley anterior.....	71
3.4. Estadísticas de accidentes de tránsito en el último año con la lottsv.....	75
3.5. Estadísticas de Colombia.....	76
3.6. Análisis comparativo.....	80
3.6.1 Caso de la ley de tránsito en Colombia (ley 1696)	80
3.6.2 Caso legislación ecuatoriana (LOTTTSV)	82
CAPITULO IV.....	86
4. PROPUESTA.....	86
4.1 Introducción	86
4.3 Pasos para una reforma legal	89
4.3.1 La Iniciativa	90
4.3.2 El Debate	93
4.3.3 Segundo debate.....	93
4.3.4 Promulgación de la ley.....	94
4.4 Propuesta de reforma de ley	95
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	100
5.1 Conclusión	100
5.2 Recomendaciones	100
REFERENCIAS	102
ANEXOS	109

INTRODUCCION

Basado en las elevadas y alarmantes cifras de muertes causadas por accidentes de tránsito por efectos del alcohol, Ecuador ocupa el segundo lugar según el Reporte del Estado Global sobre la seguridad de las vías de la Organización Mundial de la Salud (OMS), publicado en octubre de 2013.

Según esta entidad, los traumatismos causados en accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en los niños de 5 a 14 años y la segunda del grupo entre 15 y 44 años.

La propuesta de análisis, tiene razones de sobra para ser un tema fascinante, ya que ha impactado el abuso del alcohol en la sociedad ecuatoriana, que está catalogada como una sociedad alcohólica, y las estadísticas que revelan las consecuencias de conducir en estado de embriaguez.

El vocero de la ex Dirección Nacional de Tránsito, Juan Zapata, dijo a BBC Mundo. "La conducción bajo efectos del alcohol es la tercera causa de accidentes de tránsito en Ecuador y la primera de muertes en carreteras dada la violencia de los impactos" (Zapata, 2011). Cabe notar que la investigación, podría dar interesantes resultados, ya que planteamos una reforma en términos legales y reglamentarios para cambiar el panorama estadístico y fomentar una cultura menos alcoholizada al momento de manejar, lo que proporciona menos muertes causadas por accidentes de tránsito.

El estudio está dedicado a probar si es posible la reducción del 80% de muertes por accidentes de tránsito en el Ecuador cambiando o combinando las penas, de prisión por sanción pecuniaria, para los conductores de vehículos con grados de alcohol de entre 0.02 gramos por litro de aire exhalado, en adelante.

El objetivo principal que atañe en esta propuesta es ver la posibilidad de reformar el artículo 145.2 de la LEY ORGÁNICA DE TRANSITO,

TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL, tomando en cuenta que ha sido trasladado al art. 385, del CODIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, (COIP), en el transcurso del desarrollo de esta tesis.

Además que la propuesta es conocer y establecer datos reales sobre las muertes causadas por accidentes de tránsito, cuyos conductores hayan estado bajo algún efecto del alcohol, y cuantos han sido sancionados, ya que como se manifiesta anteriormente, este es un país donde se ha registrado como país alcohólico.

Dentro del análisis programado para el desarrollo del presente proyecto está, también el saber si es posible obtener resultados exitosos con la aplicación de nuevas sanciones en el plazo de treinta días, tal cual como se puede observar en legislaciones con problemática social similar a la ecuatoriana. (Colombia, país vecino con el que se pretende hacer un análisis comparativo).

CAPITULO I

1. MARCO TEÓRICO

1.1 Accidente de tránsito bajo efectos de alcohol

Un accidente de tránsito por efecto del alcohol es una derivación del genérico de accidente de tránsito, por lo que es pertinente indicar en primer lugar la definición de accidente de tránsito.

El tratadista Hernán Silva define a accidente de tránsito como “todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas o en las cosas, y que es causado por un hecho o con ocasión directa o indirecta del empleo o uso de un vehículo a tracción mecánica o animal” (Silva, 2005, p. 264).

Bajo esta premisa se puede deducir que se entenderá por accidente de tránsito bajo efectos del alcohol, a un suceso que se produce involuntariamente en la vía y se presentan de manera súbita e inesperada, producido como acto irresponsable de un conductor que ha ingerido una cantidad de alcohol tipificada como superior a la permitida de acuerdo a la legislación, y que ha causado en general perjuicios como lesiones, pérdidas humanas o daños materiales.

La legislación ecuatoriana considera a los accidentes de tránsito como:

“un suceso eventual, fortuito, involuntario, que necesariamente debe ocurrir en vías o lugares públicos o privados abiertos al tránsito vehicular y peatonal, y que ocasiona personas muertas, lesionados, heridos y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía (vehículo, vía y/o entorno)” (Ecuador-vial, 2012).

Los accidentes de tránsito tienen una interacción de varios factores que deben ser analizados. Los principales factores que se consideran son:

1.1.1 Factor Humano

El factor humano interactúa en función de la información que percibe del entorno.

“Su capacidad para procesar la información recibida asociada a sus conocimientos y experiencias (Intelección) y a su capacidad de emitir respuestas acertadas y oportunas (Volición) (Proceso PIV). Los Accidentes de tránsito son ocasionados normalmente por una acción irresponsable, imprudente, riesgosa o negligente de un conductor o peatón” (Troya, 2012).

El ser humano “se halla siempre en el centro del fenómeno circulatorio (se refiere al tránsito) y como sujeto activo único” (Silva, 2000, p. 144). Es decir, el causante principal sea de modo activo, directo o indirecto de un hecho de accidentalidad de tránsito siempre en alguna parte del suceso resulta ser un ser humano, como víctima o victimario.

1.1.2 Factor Vehículo

Por vehículo también se puede entender a otros medios de transporte alternativos, no solamente a los automotores, como la bicicleta, animales, entre otros.

Así la definición de vehículo sería aparato con o sin motor que se mueve sobre el suelo, en el agua o el aire y sirve para transportar cosas o personas, especialmente el de motor que circula por tierra” (Hernández, 2003, p. 38).

La Federación Internacional del Automóvil define como vehículo automotor:

"Vehículo terrestre movido por sus propios medios, que se desliza mínimo sobre cuatro ruedas dispuestas en más de una alineación y que están siempre en contacto con el suelo, y de las cuales por lo menos dos son directrices y dos de propulsión" (Arango, 2010).

Dependiente del vehículo con todos sus mecanismos y componentes (Troya, 2012, p. 54).

1.1.3 Factor Vial-ambiental

Se entiende por factor Vial-ambiental el "camino por donde se transita. Calzada construida para la circulación rodada" (Real Academia de la Lengua Española, 2014, p. 38).

Específicamente se refiere a la vía y condiciones ambientales (Troya, 2012, p. 33).

De esta manera, la seguridad vial de los usuarios, depende en gran magnitud de la unión de estos factores.

Muchos de los conductores involucrados en accidentes de tránsito se relacionan con el hecho de conducir bajo los efectos de las bebidas alcohólicas. Es por ello que la legislación busca combatir este fenómeno, responsabilizando a los conductores que cometen las contravenciones de tránsito a través del derecho penal.

Los síntomas que se dan a denotar cuando un conductor está bajo los efectos del alcohol y de ello la afectación de las capacidades son:

- "Deambulación vacilante o la pérdida de la verticalidad
- Olor a alcohol o los ojos enrojecidos, brillantes o lacrimosos

- Habla repetitiva
- Ojos vidriosos
- Colisión de tráfico” (Sopena y Associats, 2014).

1.2 Delito en accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol

Se considera delito a la conducción bajo los efectos del alcohol de acuerdo a la legislación de cada país. En el anexo 1 se presenta los límites permitidos o a partir de lo que se considera delito en la mayoría de países de acuerdo a su legislación.

De acuerdo a la legislación ecuatoriana, se consideran delito culposo de tránsito cuando:

“La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora (Art. 376)” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

1.3 Contravención en accidentes de tránsito bajo los efectos de alcohol

El alcohol pese a su consumo tan popular también es considerado una droga, socialmente aceptada, pero que finalmente es una sustancia que altera la psico-motricidad de un individuo.

La ingesta de alcohol produce en el cuerpo humano una “disminución de las actividades del sistema nervioso central, en proporción a su concentración en la sangre” (North y Orange, 2008, p. 24). Lo que limita, como es de suponer, la capacidad de operación de un vehículo, y más aun de un automotor.

La ingesta de bebidas alcohólicas durante un viaje actúa de manera directa sobre el conductor, ya que influye sobre el sistema nervioso como lo hacen todas las drogas, cada una con sus efectos y consecuencias particulares.

Efectos del alcohol se pueden considerar a los producidos debido a la ingesta de alcohol, estos efectos dependen de la cantidad ingerida, mismos que pueden producir: habla confusa, somnolencia, vómitos, diarrea, distorsiones visuales y auditivas, disminuye la percepción y coordinación, pérdida del conocimiento, períodos de inconsciencia, entre otros, que pueden directa o indirectamente relacionarse a los accidentes de tránsito.

Los efectos del alcohol se producen en dos campos

1.- “El primero limita la velocidad de trasmisión de las señales nerviosas, con lo que se produce un aumento del tiempo de respuesta del conductor que sobrepasa los 0.75 segundos normales, situación difícil de verificar por parte del conductor pues el incremento de tiempo que representa una respuesta de 1.2 segundos es difícil de precisar, pero en cambio en este tiempo a una velocidad de 120 km/h se recorren 40 m frente a los 25 m recorridos en el tiempo de respuesta adecuado. Evidentemente, la velocidad de transmisión de las señales nerviosas

disminuye con el aumento del grado de concentración de alcohol en la sangre” (Martí, 1992, p. 26).

2. “El segundo efecto negativo del alcohol en la sangre es el optimismo. La ingesta de alcohol nos proporciona un cierto grado de optimismo e inhibición que nos hace subestimar las situaciones de peligro. Si apreciamos menos peligro del existente y además nuestra capacidad de respuesta esta mermada, tenemos el conflicto servido” (Martí, 1992, p. 26).

1.3.1 La conducción bajo efectos del alcohol

La conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los principales factores que contribuyen a lesiones y muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo.

A medida que aumenta la concentración de alcohol en la sangre aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tránsito y específicamente el riesgo de un accidente mortal, los jóvenes por distintas circunstancias son particularmente vulnerables.

Las contravenciones en accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol han sido declarados por la OMS como una enfermedad pública por ser la segunda causa de muerte en el mundo, en donde del 70% al 90% de los siniestros son provocados por factores humanos y especialmente por conducir en estado de embriaguez.

En función de esta acotación, tanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), durante su período de vigencia así como el Código Orgánico Integral Penal impuso contravenciones.

De esta manera el COIP en su artículo 384 establece que:

“Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, será sancionada con reducción de quince puntos de su licencia de conducir y treinta días de privación de libertad; además como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Se considera una contravención grave, cuando las personas conducen en estado de embriaguez y es por esta razón se han modificado las reformas con la finalidad de que los conductores hagan conciencia y prevengan accidentes ya que podrían correr riesgos como perder la vida o quitarle la vida a otra persona por la imprudencia del conductor.

Adicionalmente se han establecido escalas para quien condujere el vehículo en estado de embriaguez el cual será sancionado de la siguiente manera según el artículo 385 del COIP:

1. “Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.
2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en

general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

“La reincidencia en el cometimiento de las contravenciones establecida en el artículo anterior 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, Tránsito y Seguridad Vial, 2014).

Las escalas son directrices que permitirán determinar la gravedad de la situación.

1.4 Procedimiento para la sanción de contravenciones

Este procedimiento se determina en el Código Orgánico Integral Penal.

El Art. 398 del código en mención determina la jurisdicción penal de la siguiente manera:

“La jurisdicción consiste en la potestad pública de juzgar y ejecutar lo juzgado. Únicamente las y los juzgadores, determinados en la Constitución, el Código Orgánico de la Función Judicial y en este Código, ejercen jurisdicción en materia penal para el juzgamiento de las infracciones penales cometidas en el territorio nacional y en territorio extranjero en los casos que establecen los instrumentos internacionales suscritos y ratificados por el Estado” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Con respecto al ámbito espacial de la aplicación de la jurisdicción, el COIP expresa en el artículo 400: “Ámbito de la potestad jurisdiccional.- Están sujetos a la jurisdicción penal del Ecuador:

1. Las y los ecuatorianos o las y los extranjeros que cometen una infracción en el territorio nacional” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Existen otras consideraciones adicionales respecto de la aplicación de la jurisdicción de la ley penal en el Ecuador, sin embargo se ha citado en especial el numeral primero debido a que es este en especial es el aplicable a los casos de los delitos y contravenciones de tránsito.

Las reglas de la competencia en materia penal también se hallan contenidas en el COIP, entre los artículos del 402 al 408, se esgrimen y se dirimen este aspecto.

Dentro del procedimientos para el juzgamiento de las contravenciones muy graves están las procesadas por un juez competente, quien resolverá la situación jurídica del contraventor mediante una audiencia, misma que será realiza mediante el acto procesal oral, durante este proceso concurrirán ante el juzgador quienes serán sujetos procesales, en donde influirá la evidencia

obtenida de la infracción que a su vez se convertirá en la prueba, la misma que será utilizada por las partes procesales para ser analizada, valorada y apreciada, lo que permitirá obtener una estimación crítica, dependerá entonces de la experiencia del juzgador adoptar una decisión judicial es decir la sentencia que será anunciada de manera oral en la sala y posteriormente se expresará la sentencia por escrito (Quinchuela, 2014).

1.5 Delitos y contravenciones

Para entender el tema, debe estudiarse primero a las infracciones. Se considera infracciones de tránsito a las acciones u omisiones que, pudiendo haber sido previstas, no queridas o voluntarias por el causante, se dan por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito. Estas infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones (Ávila, 2013, p. 32).

1.5.1 El Delito

Se define como la acción típica, antijurídica y culpable, considerado comportamiento típico cuando una acción u omisión encaja en una descripción legal, se habla también de antijuridicidad cuando “el comportamiento contraviene el orden legal lesionado o poniendo en peligro sin justa causa, un interés jurídicamente tutelado”, se puede decir finalmente que existe culpabilidad cuando al sujeto se le puede “hacer un juicio de reproche por su comportamiento material y psicológico que lesiona el mencionado bien jurídico” (Ávila, 2013, p. 32).

Para Machicado el delito es “la lesión de los sentimientos altruistas fundamentales de piedad y probidad en la medida media en que son poseídos por la comunidad y en la medida media en que son indispensables para la adaptación del individuo a la sociedad” (Machicado, 2010).

Carrara considera el delito como la “infracción de la ley del Estado promulgada para proteger la seguridad ciudadana, resultante de un acto externo del hombre, positivo o negativo, moralmente imputable y políticamente dañoso” (Carrara, 2006, p. 25).

Acto externo.- se entiende a los actos que no pudieron ser sancionables actos que no fueron producidos o que a su vez son sancionados como actos internos o de pensamiento, es decir que solo los actos que se han ejecutado o exteriorizado por la persona son considerados como delito, y el solo hecho de pensarlo no lo convierte en delito.

Acto positivo.- Se determina como acto positivo a las acciones humanas que cumplen con la ley.

Acto negativo.- A este acto se lo considera como el incumplimiento y omisión de la ley.

Moralmente imputable.- se refiere a cometer el delito en base a la ideología del libre albedrío en donde tendrá la posibilidad de escoger la ejecución o no del delito, siendo el humano quien elegirá el comportamiento del ser humano.

Políticamente dañoso.- se refiere que al cometerse el delito se logra vulnerar los derechos de otra persona, y a su vez perjudica a la sociedad (Carrara, 2006, p. 25).

El delito es la infracción de la ley que debe cumplir con ciertos elementos para considerarlo como un acto positivo o negativo ya que es la acción u omisión dada en el momento en el que se comete el delito.

1.5.2 Las Contravenciones

Cabanellas define a la contravención como la “falta que se comete al no cumplir lo ordenado” o la contravención de la ley (Cabanellas, 1998).

Las contravenciones en general se refieren al irrespeto a la ley, códigos de convivencia, impuestas por la sociedad, debido a la necesidad de regular el comportamiento de los miembros del conglomerado social.

Al estudiar las infracciones, una contravención tiene un más bajo nivel de gravedad, por lo cual merecen sanciones de carácter pecuniario, sin necesariamente la pena de privación de libertad, sino solamente sanciones menores, con algunos casos excepcionales.

1.5.3 Principio de lesividad

El principio de lesividad tiene una estrecha relación con lo moral, es decir desde un ordenamiento normativo y pueden darse desde dos concepciones, contingente y necesaria, sin embargo, hay que acotar que dependiendo de las posturas se puede identificar la moralidad y a su vez la relación que tienen en la conducta humana, dentro de las cuales están; a.- la moral positiva la misma que está determinada por la sociedad (conjunto de valores y principios); b.- la moral crítica va más allá de lo que establece la sociedad y está determinada bajo otra perspectiva para justificar las conductas (Ius Invocatio, 2011).

Para Zaffaroni:

“Lo que no le haga daño a nadie, no puede ser castigado por la ley. En todo delito debe haber un bien jurídico lesionado. Exige que las consecuencias y repercusiones del hecho sean socialmente relevantes, que se proyecten en la sociedad” (Zaffaroni, 1973, p. 205).

Bajo la tutela de los principios la lesividad se determina que todo delito debe comportar la lesión o puesta en peligro para un bien jurídico penalmente protegido.

Ferrajoli por su parte indica "es idóneo para justificar la limitación de la esfera de las prohibiciones penales – en coherencia con la función preventiva de la

pena – sólo a las acciones reprobables por sus efectos lesivos para terceros” (Ferrajoli, 1997, p. 101).

De acuerdo a Terreros

“La pena, necesariamente, precisa de la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por ley. De esta manera, se recoge en nuestra legislación penal el llamado “principio de lesividad”. Según la doctrina nacional, tal principio cumple una función relevante dentro de un Estado social y Democrático de Derecho ya que comprende las siguientes consecuencias:

Primera, todos los preceptos penales deberán por principio, proteger bienes jurídicos. Pero tal protección se debe entender que actúa ante la puesta en peligro o lesión del bien jurídico.

Segunda, un Estado no puede pretender imponer una moral, una política o una religión, ya que esto depende de una función libre del ciudadano (...).

Tercera, debido a que la potestad punitiva del Estado debe estar al servicio de la mayoría de los ciudadanos, se debe tutelar intereses que pretendan toda la sociedad y no un grupo determinado” (Terreros, 2006, p. 96).

Por lo tanto este principio hace estrecha relación moral y al ordenamiento normativo, sin embargo es ilícito penal cuando aparecen comportamientos que lesionen o pongan en peligro ya sea por el acto o la omisión del daño, que va en función de la conducta y que por lo tanto no puede ser castigado por la ley, ya que se requiere del bien jurídico lesionado para que sea castigado.

Desde estas acotaciones se puede aseverar que las consecuencias no tienen sentido si no causan daño a un bien jurídico y que por lo tanto no existe repercusiones de alto impacto en la sociedad.

Al ser uno de los principios que está ligado a lo moral su enfoque jurídico depende de la decisión del ser humano, quien tendrá la potestad de actuar como considere necesario será la ley quien determine si deberá ser castigado o no.

Dentro de la lesividad existen ciertas acotaciones que están orientadas a las contravenciones y que requieren de la existencia de daño o peligro hacia un bien jurídico que permitirá la punición de las conductas que se establecen dentro de las contravenciones (Cochia, 2003 p. 32).

Señala Zaffaroni que:

“una acción y un resultado no lesivo solo constituye un pragma jurídicamente indiferente, y una acción y un resultado lesivo pero no imputable objetivamente a alguien solo constituyen un accidente. Lesividad e imputación son los ejes problemáticos de la tipicidad objetiva conglobante, y por ende, las exigencias básicas del tipo conglobante” (Zaffaroni, 2000 p. 215).

El principio de lesividad es aplicado en las contravenciones de acuerdo al daño o peligro dentro de los niveles de contravención en contra del bien jurídico puesto que debe tener un resultado lesivo.

1.6 Relación de causalidad tipos dolosos, y culpa consciente

1.6.1 El dolo

El dolo ha sido un término ampliamente estudiado y objeto de debate por parte de las diferentes escuelas del Derecho Penal a lo largo del discurrir de la

historia. A pesar de lo vasto de la doctrina penal respecto a este tema, muy brevemente se explicará este concepto.

El dolo consiste en la intención deliberada de causar daño. En el ámbito jurídico se lo conceptúa como la voluntad de cometer un hecho antijurídico.

Dolo es:

“Comúnmente, mentira, engaño o simulación. Jurídicamente adquiere tres significados:

Vicio de la voluntad en los actos jurídicos, elemento de imputabilidad en el incumplimiento de obligaciones, o calificación psicológica exigida como integrante del delito civil o agravante del delito penal. En el primer sentido, el dolo puede definirse, como [...]: toda aserción de lo que es falso o disimulación de lo que es verdadero, cualquier artificio, astucia o maquinación que se emplee para conseguir la ejecución de un acto.

El segundo y el tercer sentidos de la voz dolo corresponden a lo que comúnmente llamamos “intención”; los actos antijurídicos pueden cometerse con la intención de producir un mal o, simplemente, con la previsión del resultado dañoso, aunque no medie intención (CULPA) [...]” (Ossorio, 1992, p. 343).

Ampliando el sentido que ha explicado el citado autor, se puede manifestar que el dolo en el derecho civil se refiere a una característica en el incumplimiento de las obligaciones, es decir, la premeditada intención de cometer este hecho; y a los vicios de consentimiento en actos que la ley ha estimado como voluntarios, por ejemplo, un contrato.

Sin embargo para el ámbito de la investigación propuesta, la conceptualización de dolo que interesa es la del derecho penal. Así pues este, es considerado como la intención de cometer un acto considerado por la ley como prohibido.

(Tipificación), y cuyo cometimiento conllevaba la aplicación de una sanción (pena).

“La doctrina dominante en el derecho penal considera que el dolo es el conocimiento y voluntad de realización de los elementos del tipo objetivo” (Camelo y Jarque, 2004, p. 177).

El dolo es el conocimiento y voluntad de realización del delito o la conducta punible, en donde confluyen dos aspectos, el cognitivo, que corresponde al conocimiento de la realización del delito, y el volitivo, que implica la voluntad o intención de consumir el hecho.

La característica principal del dolo “consiste en la voluntad como motor impulsor de la conducta delictiva, ya que el único elemento para considerar dolosa a una conducta es que se haga con voluntad y buscando alcanzar un fin determinado” (Silva A., 2004, p. 63). Y por lo general este fin, constituye un hecho dañoso contra el sujeto pasivo del acto antijurídico.

1.6.2 Elementos del dolo

1.6.2.1 Elemento intelectual

El elemento intelectual del dolo concierne al conocimiento que el individuo tiene acerca de que el hecho que asiente en realizarlo es penado por la ley, está tipificado en esta como delito, y a “sabiendas” de aquello continua con la ejecución del delito.

Para algunos autores esta expresión “A sabiendas” atañe justamente al elemento intelectual del ejecutante del hecho, ya que “a sabiendas” “exige la existencia de dolo y excluye la culpa. [...] Esta expresión se refiere inequívocamente al grado de conocimiento exigido por el autor en la figura legal. Y en principio no va más allá del mismo, es decir, no existe la voluntad o al contenido de su querer. Ello demuestra en que tradicionalmente, cuando el

legislador desea incidir en el elemento intencional lo hace claramente, utilizando los términos de propósito o intencionalidad” (Nieto, 2001, p. 198).

El dolo, como se podrá advertir, contiene estos dos elementos claramente definidos, el intelectual, y el volitivo, los que resultan íntimamente ligados, pero que no son lo mismo como se ha explicado.

Para actuar dolosamente, el sujeto de la acción debe saber qué es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan su conducta como acción típica o sea debe conocer el tipo de objetivo. Es decir que es un elemento natural del dolo, que versa sobre los hechos típicos y no sobre otros que pertenecen a la antijurídica, a la culpabilidad o a la penalidad. (Sierra y Salvador, 2005, p. 85).

El elemento intelectual del dolo no se circunscribe únicamente al conocimiento de que tal hecho constituya un delito, una infracción, sino que este elemento intelectual se lo puede considerar aun mas allá de lo anotado, se lo puede considerar como “la contemplación de todas las consecuencias objetivas de la acción” (Laveaga y Lujambio, 2008, p. 222). Es decir no solo el hecho dañoso en sí mismo y aislado, sino todo lo que la consumación de un delito trae consigo.

1.6.2.2 Elemento volitivo

Lo volitivo atañe a la voluntad, al deseo de realizar algo por parte de un individuo.

“Para actuar dolosamente no es suficiente con el conocimiento de los elementos del hecho típico, es preciso querer realizarlo. Es la concurrencia de esa voluntad lo que fundamenta el mayor desvalor de acción del tipo de injusto doloso frente al imprudente: quien actúa con dolo se ha decidido en contra del bien jurídico protegido en el tipo correspondiente” (Hava, 2011).

En la actuación dolosa de un individuo, como se ha visto, no es suficiente el mero conocimiento del tipo objetivo, es necesario además querer realizarlo. Si el tipo objetivo se realiza pero ello no es debido a la voluntad de realizarlo, no hay dolo (Sierra y Salvador, 2005, p. 85). Por lo que el elemento “voluntad” también debe concurrir para que se configure el dolo.

1.7 Tipos dolosos

De acuerdo a la mayor o menor intensidad del elemento intelectual o del volitivo, se distingue el dolo de forma directa y eventual.

1.7.1 El dolo directo

Dolo directo de primer grado, es cuando el resultado es en sí mismo, es decir que hay dolo cuando el agente realiza la conducta tipificada en la ley sabiendo que lo hace y queriendo llevarlo a cabo, de donde se desprende que está conformado por dos momentos: uno intelectual, cognitivo y otro voluntario o volitivo (Sierra y Salvador, 2005, p. 85).

Sin embargo a raíz de esta percepción establecida por el dolo directo de primer grado se entiende como la realización del tipo, es decir que es el resultado o la acción delictiva mientras que el dolo de segundo grado se establece cuando los casos en que el sujeto conoce que para realizar un hecho inevitablemente producirá una consecuencia adicional relacionada al resultado que busca. El sujeto responderá entonces por las consecuencias necesarias y adicionales generadas por su conducta.

“En el dolo directo el sujeto persigue la realización de la infracción; la infracción es una de las finalidades perseguidas por él; de ahí que también se le denomine intención” (Gómez, 2010, p. 69).

1.7.2 Dolo indirecto

En el dolo indirecto, en el autor hay un conocimiento del acto, pero la voluntad del resultado se disminuye, aceptando las consecuencias de su actuación, por lo que en este caso el elemento distintivo es el nivel de conocimiento del sujeto (Colina, 2007, p. 17).

“El dolo indirecto o de segundo grado, está presentado cuando el sujeto no persigue con fin de su conducta la realización del tipo penal, sino que su objetivo es otro diverso, que puede ser o no delictivo, pero sabe que la producción del resultado irá indisolublemente unida a la consecución de ese fin por él proseguido” (Gómez, 2010, p. 69).

Podría decirse que el resultado va más allá de la intención que tuvo el individuo al ocasionar el hecho.

1.7.3 Dolo eventual

Se denomina así a aquel en el que “el sujeto que produce la infracción no como segura, sino como posible: se mueve en el ámbito de la duda, pese a lo cual despliega la acción pensada” (Gómez, 2010, p. 69).

Se entiende a la representación como posible o probable (la opción por una u otra variable es irrelevante en esta fase puramente intelectual o cognitiva, teniendo solo importancia en la segunda fase volitiva) de un resultado vinculado a una acción u omisión que no es requerido directamente (de ahí la confusión conceptual o meramente terminológica con el llamado directo, pero que se acepta a pesar del riesgo de acaecimiento de dicho evento representado como posible).

Por lo tanto para que exista dolo eventual no necesariamente debe ser probable o posible el resultado delictivo que se da por el sujeto activo sino por el contrario tienen que cumplirse como segundo requisito con la finalidad de

que aparezcan las opiniones doctrinales; es decir teorías volitivas es decir en donde el sujeto acepte o consienta que tal resultado acaezca cuando dedica proseguir su acción u omisión (Oneca, 1949, p. 92).

Desde otra perspectiva se puede mencionar que el dolo eventual es necesario ya que permite delimitar las formas de dolo, y diferenciarlo de la imprudencia consiente, distinción ya que es decisiva para la punibilidad (Oneca, 1949, p. 92).

Lothar, expresa que "Se da dolo eventual cuando el sujeto se decide conscientemente por un comportamiento incompatible con las máximas de riesgo vigentes en el ordenamiento jurídico Y considera tres presupuestos fundamentales para la existencia del dolo" (Lothar, 1973, p. 52).

- 1) La decisión entre distintas alternativas.
- 2) Las máximas de riesgo contenidas en el ordenamiento jurídico penal por las que habrá de regirse el sujeto.
- 3) La consciencia del sujeto de todas las alternativas posibles.

En este sentido se puede acotar que el sujeto no es consciente de las alternativas de comportamiento y que en muchas de las ocasiones renuncia a recabar información que de cierto modo se convertirá en dolo, por ello el sujeto deberá analizar a profundidad su comportamiento, permitiendo que exista imprudencia.

Uno de los autores que hizo énfasis en la teoría volitiva fue Schroth quien parte del punto de vista policial para la delimitación del dolo e imprudencia en donde se establece al primero como la decisión de atentar contra un bien jurídico.

Desde la perspectiva del punto de dolo eventual existe la posibilidad de considera que el sujeto ha asumido los elementos constitutivos del injusto, en donde Schroth plantea un tratamiento psíquico del riesgo por parte del sujeto,

es decir que es evidente para el sujeto la producción de las condiciones constitutivas del injusto, sin embargo existe la posibilidad de que dicha producción sea interpretada por el sujeto como inminente, el sujeto las habrá asumido y por tanto cometerá dolo eventual.

Desde los elementos constitutivos del injusto se puede mencionar que la negación que expresara el sujeto a través de la acción se convierte en la decisión del mismo en contra de los bienes jurídicos convirtiéndose en una especial protección de tipo penal.

“La problemática se presenta sobre todo en la delimitación del dolo eventual de la culpa con representación, donde el sujeto también representa la verificación de la infracción, no obstante lo cual, lleva a cabo la infracción propuesta, estimándose, pese a ello, que el delito es todavía imprudente, no doloso” (Gómez, 2010, p. 69).

Desde la teoría de Schroth se han establecido elementos constitutivos del injusto que a continuación se detallan:

- A.- casos en los que el sujeto reprime en su consciencia el riesgo para el bien jurídico afectado.
- B.- casos en los que se dan intentos serios por parte del sujeto para evitar el resultado lesivo.
- C.- casos en los que el sujeto confía seriamente en la evitación del resultado por parte de un tercero o de la propia víctima.
- D.- casos en los que el sujeto actúa arriesgadamente en favor del titular del bien jurídico en cuestión.

“La cuestión esencial respecto del dolo eventual radica en hallar la manera de diferenciarlo de la imprudencia consciente, para lo cual se han elaborado diversas teorías” (Hava, 2011)

El dolo eventual puede ser confundido con la culpa. En este último caso, es decir la culpa, nunca tiene la intención de causar daño. Sin embargo existe una responsabilidad respecto del hecho realizado.

Mientras que en el caso del dolo eventual, en la realización del hecho si se preveía el acontecimiento de otro u otros acontecimientos también dañosos, es decir el actor tiene pleno conocimiento del alcance de su obra.

Cabe destacar que el dolo eventual requiere de dos métodos:

- A. Teoría de la probabilidad
- B. Teoría del conocimiento

1.8 Teoría de la probabilidad

La teoría de la probabilidad, también denominada como de la posibilidad, o de la representación, pone especial atención al elemento cognoscitivo del dolo, y deja en un segundo plano el elemento volitivo, es decir de la voluntad. Aducen que el hecho de que alguien tenga pleno conocimiento de que tal o cual hecho es dañoso y aun así lo realiza esta actuando con plena voluntad, el aspecto cognitivo antecede a la voluntad de consumir el hecho.

De acuerdo con los autores Sierra & Salvador, expresan que la teoría de la probabilidad (o de la representación):

“Pone el acento en el elemento intelectual del dolo, sosteniendo que hay dolo eventual cuando el autor se representa como de muy probable acaecimiento el resultado y pese a ello, actúa, siendo indiferente que admita o no su producción (ello pues resulta muy difícil identificar el elemento volitivo) si el grado de probabilidad de que el resultado se produzca es visto como algo remoto o lejano habría culpa consciente o por representación.” (Sierra y Cantaro, 2005, p. 183).

Desde esta concepción es necesario establecer dos tipos de juicios que permitan determinar la probabilidad:

- En el primer caso se da cuando un hecho realiza el propio sujeto, mediante un juicio subjetivo, en donde se concluye que el resultado puede abarcar el acontecimiento de otros hechos no necesariamente queridos.
- En el segundo caso se debe aplicar el derecho valiéndose de elementos objetivos y susceptibles de prueba, que permitían determinar si desde el punto de vista subjetivo en donde el sujeto se representa la probabilidad del resultado, el hecho que realizó, tuvo la planificación de que sucedan hechos más allá de los previstos.

1.9 Teoría del conocimiento

A diferencia de la teoría anteriormente presentada, para los autores y afines de la teoría del conocimiento, de la aceptación o de la aprobación como también se la llama, el elemento primordial del dolo es el volitivo, es decir, la voluntad de consumir la acción, pues consideran que este es el medio por el cual se exterioriza el conocimiento de realizar un hecho dañoso.

El tratadista Alegría manifiesta al respecto que:

“La teoría del conocimiento denominada asentimiento de la voluntad, considera que para calificar al dolo eventual es suficiente que el agente consienta en la posibilidad del resultado, pero en el sentido que lo apruebe interiormente. De acuerdo a la conocida fórmula de Frank existe dolo eventual si el sujeto se dice a sí mismo: sea así o de otra manera, suceda esto o lo otro, en todo caso yo actué. Por el contrario no habrá dolo eventual si el agente, luego de representarse el resultado como algo posible y probable, se hubiera abstenido de actuar, entonces estaríamos ante una figura de culpa consciente” (Alegría, 2007, p. 141).

El mismo autor citado explica al respecto de su concepto lo siguiente:

“la teoría del conocimiento considera que para calificar al dolo eventual es suficiente que el agente consienta en la posibilidad del resultado, pero en el sentido que lo “apruebe interiormente”. El autor decide actuar aun cuando se haya representado, de manera previa, el resultado lesivo como posible y probable; es consciente de dicho resultado y aun así decide ejecutar la conducta” (Alegría, 2007, p. 141).

1.10 Culpa

Es la falta cometida de forma voluntaria o involuntaria que conlleva responsabilidad del resultado de una acción cometida, sea esta por expresa causa de un hecho, o por omisión del mismo.

“En términos generales, puede decirse que actúa con culpa quien causa un daño sin propósito de hacerlo, pero obrando con imprudencia o negligentemente o, pudiera añadirse, con infracción de reglamentos. Es un concepto contrapuesto al dolo, porque, mientras en la culpa la intención está referida a la acción u omisión que causa el daño sin propósito de hacerlo, en el dolo la intención recae sobre el daño mismo que se ocasiona” (Ossorio, 1992, p. 244).

Por tanto se considera culpa como el término jurídico que supone una omisión para prever y evitar el daño, determinada por imprudencia, negligencia e impericia o inobservancia de los reglamentos.

Las formas de culpa se pueden dar por diferentes circunstancias las cuales se enuncia a continuación:

1.10.1 Imprudencia

La imprudencia es la realización de un hecho, actuar inobservando las elementales reglas de cuidado que esa acción requiere. Es obrar sin la debida diligencia. Lógicamente esta desobediencia del cumplimiento de normas de precaución lleva consigo un riesgo de acontecer un hecho que pudiere causar daños a otras personas o sus bienes.

“Jurídicamente hablando la imprudencia se conceptúa como” una expresión íntimamente vinculada con el Derecho Penal, porque, divididos los delitos en dolosos y culposos, la *imprudencia* constituye uno de los elementos característicos de estos últimos, incurriéndose en ella por acción o por omisión, si bien la omisión parece ajustarse mejor a la negligencia, que es otro de los elementos de la *culpa*. En consecuencia, quien cometa un delito por *imprudencia* incurrirá en una responsabilidad penal y en la obligación de reparar el daño causado. Con respecto al Derecho Civil, la misma obligación resarcitoria re-cae sobre quien causa un daño por *imprudencia* sin incurrir en sanción penal (CUASIDELITO)” (Ossorio, 1992, p. 475).

La definición de Cabanellas en cuanto a imprudencia:

“Es la falta de prudencia, de precaución. Omisión de la diligencia debida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa (...)” (Cabanellas, 1998, p. 33).

La imprudencia es una forma de culpabilidad que nace sin intención y que puede provocar situaciones irreversibles, que generan riesgo para otros sujetos, factores que se dan con mayor frecuencia en accidentes de tránsito.

De los conceptos anotados se podría concluir que la culpabilidad excluye al dolo, y que además, la culpa no establece matices respecto de la gravedad del

hecho causado. Mas el autor Del Valle plantea que la imprudencia puede acarrear diferentes casos de peligro, así “La gravedad de la imprudencia estaría asociada a la intensidad de la conciencia del peligro” (Valle, 2012, p. 178). Por ejemplo, no es lo mismo la transportación a exceso de velocidad de un carro liviano, que este mismo hecho en bus lleno de personas. La gravedad del uno es evidente respecto del otro.

1.10.2 Negligencia

La negligencia es la falta de cuidado en la realización de una actividad. Implica la falta de cálculo de los efectos que puede causar la realización de un acto. Esos efectos pueden causar daño tanto a la persona que realiza el hecho así como a terceros.

La negligencia constituye “La omisión, más o menos voluntaria pero consciente, de la diligencia que corresponde en los actos jurídicos, en los nexos personales y en la guarda o gestión de los bienes” (Ossorio, 1992, p. 618).

Podemos colegir de lo dicho, que la negligencia es el quemeimportismo por parte de un individuo o grupo de ellos en la ejecución de un hecho que pudiere causar daño a sí mismos o a los demás.

Para Cabanellas la definición de este término es:

“Negligencia, omisión de la diligencia, o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas y en el cumplimiento de los deberes y misiones. Dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, defecto de atención, olvido de órdenes o precauciones. Ejecución imperfecta contra la posibilidad de obrar mejor” (Cabanellas, 1998, p. 110).

En ese sentido, y en aplicación al tema de esta investigación se puede mencionar que la negligencia se da cuando las infracciones de tránsito son

causadas por la irresponsabilidad, en donde las acciones están relacionadas al descuido, falta de atención, no acatamiento de normas de circulación de los conductores peatones y usuarios de la vía.

1.10.3 Impericia

Se entiende por pericia, la habilidad, la facilidad, la aptitud de poder ejercer un arte u oficio con solvencia. Impericia será por lo tanto, lo opuesto a lo anotado. Es decir la carencia de habilidades, de conocimientos para el correcto ejercicio de un arte, oficio, profesión.

El tratadista Pavón define a la impericia como “la falta de pericia en la práctica de un arte, profesión u oficio, esto es, la deficiencia técnica originante de resultados dañosos por parte de quien carece de la preparación debida” (Pavón, 2012, p. 576).

Cuando un individuo realiza la práctica de alguna acción para la que no está capacitado, se está frente a la aplicación del concepto apuntado.

Cabanellas define:

“Impericia, falta de conocimiento o de la práctica que cabe exigir a uno en una profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia. La impericia integra una de las formas de la culpa, junto con la imprudencia y negligencia” (Cabanellas, 1998, p. 111).

En apego al tema de esta investigación, se define a este término la falta de preparación que puede tener el conductor para afrontar diferentes circunstancias que se presente durante la conducción del vehículo.

La impericia, como ha quedado manifestado en las definiciones presentadas, relaciona la capacitación de determinado oficio con el ejercicio de esta.

Un concepto que evidencia lo propuesto expresa que la impericia es “en la que el agente activo pese a ostentar un título que le reconoce su capacidad científica o técnica para el ejercicio de la actividad que desarrolla, contradice con su actuación aquella presunta competencia, ya porque en su origen no adquiriese los conocimientos precisos, ya por una inactualización indebida, ya por una dejación inexcusable de los presupuestos de la lexartis de su profesión” (Colina, Fernández y Gil, 2007, p. 384).

La expresión lexartis, hace relación a la lógica de la persona, por lo general un profesional, para la realización de un hecho de manera correcta.

En aplicación al tema de los accidentes de tránsito, como se verá en los anexos respectivos, la impericia ocupa los primeros lugares en los índices de causa de accidentes.

Es decir, los conductores no están debidamente capacitados para ejercer la conducción de manera efectiva. Así como tampoco tienen la suficiente formación en relación a la conciencización que deben tener sobre el cumplimiento de las leyes de tránsito como un mecanismo de seguridad vial.

1.11 La culpa consiente

La culpa consiente representa el límite entre la culpa y el dolo, el enclave está en el aspecto volitivo, en la primera el autor rechaza el resultado, creyendo (y desenado) que no se produzca a consecuencia de sus conducta, en tanto que en el segundo el agente “acepta” o “asiente” la producción del resultado (es decir la adecuación de su acción al tipo penal) aunque no lo haya perseguido directamente con su conducta (Figari, 2000, p. 22).

Para Nieves dice que la culpa consiente, en el caso que el autor de una acción “se ha presentado la posible realización del tipo y ha obtenido la creencia de poder evitarlo” (Nieves, 2011, p. 143).

1.12 La culpa inconsciente

La culpa inconsciente se da cuando el agente encara voluntariamente la conducta que en si (objetivamente) es contraria al cuidado debido, pero totalmente al margen de la previsión de que el desarrollo de ella puede provocar el resultado contemplado en el tipo (Figari, 2000, p. 22).

Contrario a la culpa consciente, “el autor no ha representado la posible realización del tipo” (Nieves, 2001, p. 143).

La culpa en relación con el tema se determina cuando la conducta de una persona no es cuidadosa, es decir que no cumple con las obligaciones establecidas en la ley de tránsito.

El tratadista Torres menciona que:

“Las infracciones de tránsito, son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes” (Torres, 1988, p. 46).

1.13 Tipos de omisión y comisión

1.13.1 Los tipos de omisión

Bacigalupo considera que los delitos propios de omisión “solo requieren la realización de una acción y su punibilidad no depende de la existencia de un delito activo” Y para su verificación se emplean tres elementos:

- a) Situación típica generadora del deber
- b) No realización de la acción mandada
- c) Poder de hecho de ejecutar la acción mandada

Para Stranten Werthla “omisión se presenta en los casos en que el supuesto del hecho típico penal esta descrito directamente como la omisión de una acción mandada” (Stranten, 2011).

1.13.2 La comisión por omisión

Welzel indica que:

“acción y omisión de una acción son dos subclases independientes dentro de la conducta susceptible de ser regida por la voluntad final. La omisión está referida necesariamente a una acción, no existe una omisión en si sino solo la omisión de una acción determinada. La omisión no es un puro concepto negativo sino un limitativo; es la omisión de una acción posible del auto (Welzel, 2011).

1.13.3 Abandono de personas, omisión de auxilio

En múltiples ocasiones, más bien con frecuencia, luego de un accidente de tránsito, el causante del hecho fuga del lugar del suceso, esto puede ser considerado como un delito por omisión, además de un agravante, pues a más del accidente de tránsito producido se evidencia la voluntad del causante de evadir su responsabilidad.

Los delitos, infracciones de comisión por omisión “no solo son aquellos que se perpetran en quebrantamiento de un deber nacido de un contrato u otro género de obligación jurídica, sino todos los que surgen contra el deber moralmente exigida por la convivencia social” (Rodríguez y Rodríguez, 2001, p. 117). Las personas que ocasiona, un hecho dañoso, tienen el deber moral de prestar

atención a una víctima, pues no se entiende otra manera de comportamiento socialmente exigido. Pero en ocasiones la voluntad de evadir la justicia y evadir la responsabilidad hace que los victimarios fuguen del lugar de los hechos dejando a las víctimas a su suerte.

Terragni menciona que:

“La acción típica no consiste en abandonar (verbo que significa desentenderse, dejar de lado un objeto, un interés o una obligación, desamparar o resignar) como parece indicarlo el título, pues lo esencial es poner en peligro la vida o la salud de otro. El colocar en situación de desamparo o abandonar a su suerte son las formas tipificadas de crear riesgo para esos bienes. De manera que el delito se comete tanto haciendo nacer la amenaza por desamparo, como abandonando a su suerte a la víctima. En el primer supuesto el agente la pone en situación de carecer de los cuidados necesarios como para que no corran peligro su vida o su salud. En el segundo se desentiende de resguardarla” (Terragni, 2010, p. 22).

1.13.4 Omisión de auxilio

Omisión de auxilio pertenece a los delitos “de peligro” se fundamenta en la omisión de un deber de solidaridad social, que obliga a los miembros de la comunidad a auxiliar a su prójimo frente a la amenaza de un peligro, solo se prevé la forma dolosa, y tienen esta obligación por ejemplo el policía, el bombero, guardavidas, entre otros., como asimismo cualquier persona que no avisa a la autoridad o pide socorro (Conf. Código Penal Comentado- Dayenoff D.E. aZ editora).

Jiménez de Asúa asimila la omisión de auxilio como el de cometer un delito por omisión, y se explica de la siguiente manera:

“son delitos de comisión por omisión no solo aquellos que se perpetran en quebrantamiento de un deber nacido de un contrato u otro género de obligación jurídica, sino todos los que surgen contra el deber moralmente exigido por la convivencia social” (Rodríguez y Rodríguez, 2001, p. 117).

De este concepto se puede deducir que el cometimiento de un delito también puede ser causado por no prestar el debido auxilio a una persona que lo requiere. Esto sin embargo debe ser ampliado y explicado. Pues deben concurrir otros elementos para la consideración de delito por omisión de auxilio. Entre estos se podrá anotar, dos especialmente.

Primero, que la vida del que puede prestar ayuda no esté en riesgo inminente. Segundo, que él puede auxiliar este en capacidad de asistir a aquel que lo requiere. En el caso de los accidentes de tránsito es muy frecuente la huida de los causantes del siniestro, sin importarles las secuelas tanto materiales, como personales que han dejado. Bien puede en estos casos configurarse el delito por la omisión de prestar auxilio.

1.14 Teoría del delito

La ordenación de reglas, para atribuir o decidir acerca de la responsabilidad o los criterios para la imputación de un delito concreto es lo que se conoce como la teoría del delito.

“La Teoría Del Delito es un sistema categorial clasificatorio y secuencial, en el que, peldaño a peldaño, se va elaborando a partir del concepto básico de la acción, los diferentes elementos esenciales comunes a todas las formas de aparición del delito” (Muñoz y García, 2005, p. 205).

La teoría estudia las características comunes del delito, mientras que las características especiales se estudian a través del derecho penal. La teoría busca establecer un modelo de análisis que facilite la enseñanza del derecho y

permite verificar si los elementos del delito requieren tribunales o jueces penales. Estudia la lógica racional del delito y el derecho penal.

“Existe un concepto tripartito del delito que corresponde a la acción que amerita ser castigada en función de tres atributos esenciales: tipicidad (es decir está descrito por la ley), antijuricidad (es decir está en contra del orden jurídico y va en oposición a un interés social) y finalmente existe culpabilidad, es decir existe una conexión psicológica entre el sujeto y el hecho perpetrado, sin embargo también se debe considerar el delito imprudente” (Muñoz y García, 2005, p. 205).

Por su parte, de acuerdo a la UNAM la teoría del delito es: “Un sistema de hipótesis que exponen, a partir de una determinada tendencia dogmática, cuáles son los elementos que hacen posible o no la aplicación de una consecuencia jurídico penal, a una acción humana” (UNAM, 2011).

Se debe considerar delito a un hecho con características para ser tipificado de tal, los delitos se consideran conductas humanas que deben estar prohibidas en algún dispositivo legal que la exprese, y solo puede adquirir ese carácter en caso que la conducta siga esta fórmula legal (Nieves, 2001, p. 32).

Es de aquí que surge lo que técnicamente se denomina tipo “elementos de la ley penal que sirven para individualizar la conducta que se prohíbe con relevancia penal”.

Por su parte Zaffaroni menciona que el delito es una conducta humana en el que se ejecutan conductas prohibidas por la ley y que están asociadas a una pena. Para el autor existen tipos o elementos de la ley penal que individualizan la conducta y están prohibidos con relevancia penal. De esta manera, cuando una conducta se adecua a alguno de los tipos legales, se refiere a una conducta típica (presenta características de tipicidad), pudiendo clasificarse en

dos características del delito: una genérica (conducta) y otra específica (tipicidad).

No toda conducta típica es delito, pues se puede considerar permisos o justificativos para la realización de acciones típicas, como ciertos casos de necesidad, de legítima defensa o de legítimo ejercicio del derecho. Por ello cuando una conducta típica no se permite en la ley se dice que es contraria al orden jurídico o antijurídico, por lo que para que se considere delito, además de la tipicidad debe también existir antijuricidad (Zaffaroni, 1973, p. 202).

Existen inclusive supuestos en los que no cualquier conducta típica y antijurídica es delito, como sucede cuando el autor por incapacidad psíquica no entiende la antijuricidad de sus actos, por lo que para que el injusto penal sea delito debe ser reprochable al autor, indicando que tuvo la posibilidad exigible de actuar de otra manera. Por tanto finalmente “a esta característica de reprochabilidad del injusto penal al autor es la culpabilidad, que constituye el tercer carácter específico del delito” (Zaffaroni, 1973, p. 202).

A partir de esta aseveración se considerarán cuatro categorías jurídicas que permitirán aplicar la ley penal y dar mayor seguridad a los casos de delito a continuación se mencionan las categorías jurídicas:

Tabla 1. Teoría del delito

Categorías jurídicas	Definición	Principio de legalidad
Acción	Reside en comprobar que la conducta ha sido dirigida a la consecución de un determinado propósito, que puede ser coincidente con el resultado proscrito –o, cuanto menos, presuponer su producción- o bien uno distinto al ordenado, siendo valor entendido que siempre la fuente de la prohibición o del mandato será el ordenamiento jurídico, exclusiva y excluyentemente	El Principio De Legalidad es un axioma de valoración de lo justo por una sociedad en virtud del cual no se puede aplicar una sanción si no está escrita previamente en una ley cierta. (Machicado, 2009)
Tipicidad	Es el atributo de una conducta cuando es típica, o sea subsumible en un tipo penal; éste, por su parte, es la descripción legal del supuesto de hecho reprimible con una sanción penal o – también- la descripción legal de la conducta que prohíbe realizar o manda ejecutar la norma jurídico penal conminándola con un castigo: el que matare a otro, en el caso del homicidio, el que se apropiare ilegítimamente de una cosa mueble total o parcialmente ajena, en el hurto	
Antijuridicidad	Se encuentra ligado a las cuestiones relativas al carácter de la norma, a la función propia del orden jurídico y a la concepción de la culpabilidad.	
Culpabilidad	la culpabilidad como la reprochabilidad* de un acto típico y antijurídico, fundada en que su autor, en la situación concreta, lo ejecutó pudiendo haberse conducido de una manera distinta, es decir, conforme a Derecho	

Nota: Se asocia al reconocimiento de la existencia del libre albedrío

La definición del delito sí contiene elementos que forma parte de la estructura de la teoría del delito los mismos que se van modificando de acuerdo a la ideología de los autores e investigaciones realizadas.

Las acotaciones que se han dado a los elementos permitirán que dependiendo del caso se oriente hacia la categorización la misma que estará basada en los principios de legalidad con la finalidad de garantizar seguridad en el proceso penal, para determinar estas acotaciones se desarrollaran las cuatro categorías jurídicas.

1.14.1 Acción

La acción radica de la voluntad humana, pues el núcleo central para la estructura del delito en donde se establece la acción u omisión que se interrelacionara con el hecho punible.

Mezger, menciona que:

“Tiene la razón al decir que si se toma a la acción como fenómeno psíquico, como acto subjetivo de la voluntad, toda acción es una conducta enderezada por la voluntad y por ello necesariamente es una conducta dirigida a un fin a una meta. El que actúa debe siempre querer “algo”, y el que omite no querer “algo”. De tal manera toda acción lleva consigo, de acuerdo con su naturaleza “ontológica” (esencial), un carácter “final” Esta siempre dirigida a una meta determinada” (Mezger, 1935, p. 83).

La acción dentro de la teoría del delito está orientada a limitar las acciones dadas por la conducta humana las mismas que dependerán de la filosofía y el carácter final que se plantee como meta.

1.14.2 Tipicidad

Es el hecho concreto de matar a otro. En donde se incluyen características prohibidas.

"La tipicidad es la adecuación de un hecho cometido a la descripción que de ese hecho se hace en la ley penal" (Machicado, 2010).

Otro autor acota que la tipicidad no es meramente descriptiva, sino indiciaria de la antijuridicidad, en otras palabras no toda conducta típica es antijurídica (Mayer, 1915, p. 4).

Dentro de este proceso se establece la faz subjetiva y objetiva

La faz subjetiva.- se entiende a las actividades del fuero interno que serán utilizadas para describir el tipo legal de la conducta los mismos que deben ser probados.

Jescheck, menciona que:

“El que a sabiendas..., el que se atribuya autoridad..., que usa el código penal para describir tipos delictivos, aluden a los elementos subjetivos de los mismos. Se debe probar que sabía, se debe probar que actuó como autoridad, entre otros” (Jescheck, 1981, p. 318).

Faz objetiva.- diferentes tipos penales establecidos en el código penal que permiten establecer acciones objetivas en determinados procesos que deben estar interrelacionados a la base de la responsabilidad criminal (Machicado, 2010).

1.14.3 Antijuridicidad

Esta relaciona con la acción humana y la norma, la misma que puede ser determinada desde un juicio de valor positivo o negativo y para esto se requiere un análisis del sujeto activo y pasivo.

Para Jescheck, la antijuridicidad es la contradicción de la acción y una norma jurídica, en tanto el injusto es la propia acción valorada

antijurídicamente; en el injusto se encuentra el desvalor del resultado y el desvalor de la acción, por lo que no se constituye una simple relación entre la voluntad de la acción y el mandato de norma, sino que es el daño social sufrido como consecuencia por el sujeto pasivo, la comunidad y el derecho (Jescheck, 1981, p. 315).

Liszt, cree que “el poseer un carácter formal, en donde la conducta choca contra la norma de estado y la material, consiste en la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico en su antisociabilidad o en su asociabilidad” (Liszt, 1914, p.13).

1.14.3.1 Elementos de la antijuricidad

Plascencia menciona que:

“La antijuricidad requiere para su existencia de dos presupuestos: primero que se deduce como consecuencia de la tipicidad, esto es, que la tipicidad se traduzca simplemente en un indicio de antijuricidad y esa solo cobra vigencia en los casos en que no se presente una causa de justificación; y segundo, la existencia de un desvalor de acción y de resultado en el comportamiento desplegado por el sujeto activo, lo cual se traduce en que la acción y el resultado ocasionados con motivo de la primera deben analizarse de manera conjunta y bajo ninguna circunstancia de manera independiente” (Plascencia, 1998, p. 55).

Por lo tanto es necesario analizar la acción típica para determinar el desvalor de la acción y el desvalor del resultado desde la antijuricidad esto garantizará un análisis integral desde diferentes criterios que logran equidad.

1.14.3.2 Causas de exclusión de antijuricidad

Se derivan de las siguientes acotaciones:

Conde menciona que:

- “En el caso de actos justificados no es admisible una causa de justificación, pues estas suponen un comportamiento antijurídico, por lo que a falta de esta tampoco podrá darse la otra,
- La coparticipación delictiva resulta también justificada en un comportamiento justificado
- Las causas de justificación impiden que el autor del comportamiento pueda imponérsele una consecuencia jurídico penal a nivel de pena o de medida de seguridad, en virtud de traducirse en un comportamiento lícito.
- La existencia de una causa de justificación elimina la posibilidad de la antijuricidad desde el punto de vista formal, por ende, anula la culpabilidad y la punibilidad;
- Las causas de justificación solo se entienden hasta el límite de la protección del bien jurídico, por lo que los excesos en las causas de justificación se traducen en comportamientos antijurídicos” (Conde, 1975, p. 91)

1.14.4 Culpabilidad

De acuerdo a Cuesta:

“En la culpabilidad, se agrupan aquellas cuestiones relacionadas con las circunstancias específicas que concurrieron en la persona del autor en el momento de la comisión del hecho ya calificado como típico y antijurídico. Se trata del elemento del delito en el que la persona del autor se relaciona dialécticamente con el detentador del iuspunienti (estado)” (De la Cuesta, 1995, p. 43).

Y su fundamento se radica en:

“La idea de la libertad humana, sin la cual resulta imposible construir el concepto mismo del delito, puesto que donde no hay libertad falta no solamente la culpabilidad sino la acción: si el hombre está sometido de modo inexorable a férreas leyes físico- naturales desaparece toda posibilidad de diferenciar el comportamiento humano de cualquier acontecimiento del mundo inanimado” (Rodríguez Devesa, 1981, p. 32).

Por lo tanto la culpabilidad es el juicio de valor de reproche hacia el sujeto activo de un delito, que ha ocasionado una lesión o delito a un bien jurídico que pueden ser de menor o mayor nivel.

En otro aspecto referente a las consideraciones que se realiza respecto del delito, y en relación al garantismo constitucional que contiene la Constitución, resulta relevante nombrar alguna consideraciones que al respecto realiza un connotado autor del derecho penal garantista (Ferrajoli, 1997, p. 101).

El garantismo, jurídicamente hablando, hace referencia a la protección de los derechos de los individuos por parte del Estado, a través de la Constitución y demás leyes. Para Ferrajoli, el garantismo está destinado a proteger a los ciudadanos del poder estatal. Esta protección establece límites al poder, y

estos límites están contenidos en la ley máxima de un Estado en primer término.

Ferrajoli considera que es en el campo penal “en donde se juega la legitimación del Estado constitucional en nuestros días, pues es ahí donde se enfrentan en toda su crudeza y toda su violencia el Estado y el individuo” (Ferrajoli, 2006, p. 101).

El garantismo penal sostenido por el autor citado, establece la “noción de derecho penal mínimo”, que es un mecanismo para “poner fuertes y rígidos límites a la actuación del poder punitivo del Estado” (Ferrajoli, 2006, p. 101).

“Esta vertiente del garantismo se proyecta en garantías penales sustanciales y garantías penales procesales. Entre las garantías sustanciales se encuentran los principios de estricta legalidad, taxatividad, lesividad, materialidad, y culpabilidad. Entre las garantías procesales están los principios de la contradicción, la paridad entre acusación y defensa, la separación rígida entre juez y acusación, la presunción de inocencia, la carga de la prueba para el que acusa, la oralidad y la publicidad del juicio, la independencia interna y externa de la judicatura y el principio del juez natural” (Ferrajoli, 2006, p. 101).

Se advierte al leer el texto precedente que coincide mucho con preceptos establecidos en la Constitución ecuatoriana vigente. Recuerde que, y solo por poner un ejemplo, los juzgados que resuelven casos en el ámbito penal, actualmente se denominan, como tribunales de garantías penales.

La constitución de Montecristi se constituye en un catálogo de derechos que asisten los ciudadanos, y tales derechos protegen, como afirma Ferrajoli, al individuo respecto del poder del Estado.

En el caso de las leyes de transporte terrestre (2008) y del Código Orgánico Integral Penal (2014), contienen principios alineados con el garantismo que muy brevemente se ha expuesto.

Otra interesante ponencia respecto de la aplicación del derecho penal trae el jurista Edgardo Donna, quien manifiesta que el delito, se encuadra en la “teoría de la imputación”. Esta aseveración conceptualiza que delito es “toda acción que lesiona o pone en peligro el bien jurídico que puedes ser imputado al sujeto que actúa o que omite” (Donna, 1995, p. 34).

Desde este punto de vista los ciudadanos solo pueden ser juzgados de acuerdo a las reglas de la imputación (ley penal) establecidas por el Estado, y lógicamente que este ordenamiento ha de estar contextualizado por una ley máxima, la Constitución.

Donna establece niveles de imputación. Así en un primer nivel de imputación se encontraría la aplicación de una ley a un hecho. “La imputación es el criterio por el cual un individuo es visto como autor de un acontecimiento, que posteriormente es llamado un hecho y está sujeto a ser juzgado por la ley” (Donna, 1995, p. 34).

Este criterio evidencia que el hecho ya ha sido consumado y que por lo tanto es ahí cuando entra a operar la ley penal.

En un segundo nivel de imputación, el referido autor, expone que un individuo puede actuar más allá de lo que la ley establece. Es decir, “no se analiza el deber, sino el poder real de la persona de actuar conforme a la norma. La expresión que dice “debes, porque puedes” es de aplicación en este punto” (Donna, 1995, p. 34).

Diversas son las posiciones teórico filosóficas que distintos autores sostienen en relación al delito, la infracción, la pena, la ley, la protección de los individuos,

entre otros. Pero el Estado como la organización social más avanzada hasta la época para la convivencia humana, trata de organizar y adoptar mecanismos que hagan llevadera la vida en comunidad. Las distintas teorías esgrimidas tratan de dar una posible solución a esta problemática regulatoria. Tratar de proteger a la mayoría de ciudadanos se constituye en una aspiración de cualquiera de las teorías del delito. En la actualidad el constitucionalismo garantista ha sido tomado como modelo jurídico por la ley máxima ecuatoriana, y en concordancia con aquello el resto de leyes subordinadas a la Constitución deben guardar relación y sujeción a esta.

CAPÍTULO II

2. MARCO JURÍDICO E INSTITUCIONAL Y LEGISLACIÓN COMPARADA

2.1. Constitución del Ecuador

En la Constitución del Ecuador si bien no se trata directamente el tema de los delitos bajo efectos del alcohol, el transporte y otros temas relacionados a la investigación, en el artículo 3, literal 8 se menciona que son deberes primordiales del Estado: “Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

En el Capítulo noveno, Responsabilidades, el Artículo 83 indica también que “Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: (literal 4). Colaborar en el mantenimiento de la paz y de la seguridad” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

De igual forma en la Sección undécima, Seguridad humana, el Artículo 393 se menciona que:

“El Estado garantizará la seguridad humana a través de políticas y acciones integradas, para asegurar la convivencia pacífica de las personas, promover una cultura de paz y prevenir las formas de violencia y discriminación y la comisión de infracciones y delitos. La planificación y aplicación de estas políticas se encargará a órganos especializados en los diferentes niveles de gobierno” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

En relación al transporte, se trata en el artículo 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 República del Ecuador, 2008).

Si bien se nota una generalidad al respecto de la seguridad vial en la constitución, también se puede notar que a través de diferentes mecanismos, lo que se promueve es la búsqueda de la seguridad de las personas; que no solo se resuelve con tener un ejército o una policía equipada para eventuales crisis internas o externas.

Esta seguridad a la que se refieren estos artículos está enfocada en cuidar diferentes aspectos de los ciudadanos, entre ellos la convivencia pacífica, la erradicación de la violencia, la utilización ordenada de vías y de espacios públicos, evitar delitos entre personas y contra sus bienes.

Lo cual implica contar con una autoridad plena que disponga el orden y procure dicha seguridad, con el uso de medios coercitivos, legitimados según sea el caso por la vía más democrática posible.

En lo referente a este tema, la seguridad vial sería dada por acciones que estén destinadas a controlar el tráfico rodado, para disminuir el número de accidentes y las muertes a consecuencia de estos, de ahí la importancia de señalar las carreteras de primer y segundo orden y que se encuentren en excelentes condiciones, los controles de embriaguez y educación vial que aportaran a las personas en general, sean estas conductores, pasajeros, peatones,

información y conocimiento para respetar y hacer respetar la ley en aras de prevenir y en lo posible evitar accidentes de tránsito.

2.2. Ley orgánica de tránsito transporte terrestre y seguridad vial

La Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial es la normativa específicamente relacionada al tema de investigación y por ello se señalan a continuación algunos aspectos necesarios de destacar con mayor detenimiento, iniciando desde su artículo 1, en donde se menciona el objeto de la ley:

“Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos”.

“Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización” (Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial, 2008).

Esclareciendo la importancia de la ley, en relación a la protección de las personas y enfatizando el principio de la mejora de la calidad de vida de la población.

La ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, contenía tipificación y sanciones en materia de tránsito, pero a partir de la vigencia del Código Orgánico Integral Penal (10 de agosto del año 2014) es en este cuerpo legal en el que se hallan contenidos los tipos penales y sanciones aplicables en materia de tránsito.

El Estado ecuatoriano ha adoptado la medida de recopilar en un solo código todo aquello que implique la tipificación de delitos, contravenciones, y las penas respectivas. Por tal razón en adelante en la legislación ecuatoriana se recurrirá entonces al COIP para aplicación y sanción de delitos e infracciones de tránsito.

Adicionalmente a lo señalado el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) también transfiere competencias en materia de tránsito a los gobiernos autónomos descentralizados. Esta transferencia está enfocada principalmente a la organización, regulación, planificación y control del tránsito en los GAD's.

El Código de ordenamiento territorial (COOTAD) divide al Ecuador en regiones, provincias, cantones, parroquias, y les atribuye competencias a cada uno de estos estamentos, mismas que están regulados por el mismo.

El código mencionado, por ejemplo en el artículo 55 habla de las competencias de los gobiernos municipales en los siguientes términos:

“Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley;

f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal” (Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, 2014)

En conclusión, la organización y planificación, recae en la competencia de los gobiernos autónomos descentralizados. Pero la aplicación de las penas en materia del cometimiento de delitos de tránsito es competencia exclusiva de la función judicial del Estado, mediante la aplicación del Código Orgánico Integral Penal.

2.3 Reglamento

De forma detallada, el Reglamento indica en el título V, DE LA DETERMINACIÓN DE ALCOHOL Y SUBSTANCIAS ESTUPEFACIENTES O PSICOTRÓPICAS EN LOS USUARIOS DE LAS VÍAS, el CAPITULO I, GENERALIDADES.

“Art. 243.- Para el efecto del cumplimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, el estado de embriaguez y la intoxicación por sustancias estupefacientes se definen, como la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo” (Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre , Tránsito y Seguridad Vial, 2013).

Así también el artículo 244 menciona que en casos de accidentes de tránsito, o en circunstancias cuando se presume que el conductor se encuentra en estado de embriaguez, se deberá realizar el examen de alcoholtest con un alcoholotector y en lo posible efectuará exámenes de sangre u orina y en el caso de que el conductor se niegue a realizarse algunos de estos exámenes se practicará el examen psicosomático, el cual se grabará en video y de acuerdo al artículo 245 si se negara el conductor a realizar algún examen se puede considerar como presunción, de encontrarse en el máximo grado de intoxicación y por tanto se procede a la detención; la presunción en este caso sería la denominada “juris et de jure, que no admiten prueba en contrario. Ellas no constituyen en esencia

un medio de prueba, sino que excluyen la prueba de un hecho considerándolo verdadero. El hecho presumido se tendrá por cierto, cuando se acredite el que le sirve de antecedente”, esta presunción es de tipo legal ya que es fijada por medio de la legislación, otro tipo de presunción es la denominada “juris tantum, que son aquellas que permiten producción de prueba en contrario, imponiéndole esa carga a quien pretenda desvirtuarlas, y por ello interesan al derecho procesal (legales, s.f.).

2.4. Código Orgánico Integral Penal

Con la vigencia del nuevo Código Orgánico Integral Penal, a partir de agosto del 2014, se han derogado algunas de las sanciones contenidas en otros cuerpos legales del país, tal es el caso, por ejemplo, de algunos contenidos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, cuyas sanciones y tipificación han sido sustituidas por el nuevo código.

A este respecto el artículo 17 del código en mención establece:

“Ámbito material de la ley penal.- Se considerarán exclusivamente como infracciones penales las tipificadas en este Código. Las acciones u omisiones punibles, las penas o procedimientos penales previstos en otras normas jurídicas no tendrán validez jurídica alguna, salvo en materia de niñez y adolescencia” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Es decir, el contenido del artículo citado establece que las sanciones contenidas en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, se derogan tras la entrada en vigor del COIP.

Dentro del Contenido del Nuevo Código Orgánico Integral Penal, las normas que tipifican como infracciones y/o delito; que para “Carrara la distinción entre delitos y contravenciones se basa en que las contravenciones son reprimidas por criterios de utilidad social, aunque no violan principios éticos

fundamentales, sino leyes de policía, los delitos son los que violan normas de seguridad social". Carrara, Teoría de la tentativa y de la complicidad o el grado en la fuerza física del delito, Anacleto. editorial, Pamplona 2006 a los actos que realicen las personas que conduzcan un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol se han establecido en los artículos que a continuación se citan.

En el título sobre las infracciones de tránsito en la sección primera se establecen las reglas generales sobre la tipificación y sanción por conducir un vehículo en estado de embriaguez:

Delitos culposos de tránsito

"Art. 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.- La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora" (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Se advierte en el contenido legal citado sobre la gravedad de la sanción cuando se ha causado la muerte a una o más personas por el hecho de conducir con efectos del alcohol, que es el caso que ocupa a la presente investigación.

La norma se pone más estricta aún con los conductores que prestan servicio público de transporte, así, el legislador acertadamente ha sopesado la gran responsabilidad que conlleva el ejercicio de la transportación pública, pues estos profesionales tienen bajo su cargo la seguridad de otras personas, y por lo tanto la sanción está directamente ligada a ese deber.

Se adiciona, también la responsabilidad solidaria de las empresas de transporte y los propietarios de los vehículos (buses especialmente). En muchas ocasiones se ha visto como luego del acontecimiento de un accidente de tránsito, especialmente los conductores profesionales, se dan a la fuga, dejando a las víctimas de sus hechos prácticamente sin tener a quien reclamar por los daños y el resultado del delito cometido.

La norma busca establecer y determinar una responsabilidad económica por parte de otros actores en el caso de la producción de un accidente de tránsito con la finalidad de subsanar el daño causado

“Art. 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

- “1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.

4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.

5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Se ha citado el presente artículo aun cuando no habla directamente de la embriaguez, pero que si se lo analiza, mucho del contenido que establece puede ser producto de los efectos del alcohol. Por ejemplo, el exceder el límite velocidad, conducir el vehículo fuera de horarios permitidos (casos de transporte público), inobservancia de las leyes y agentes tránsito, puede ser esto producto derivado de los efectos del alcohol, pues como se sabe, esta sustancia limita la capacidad de discernimiento, y es un desinhibidor, potencializando así el cometimiento de alguna de los casos nombrados.

Continúa el contenido del COIP, en lo referente a la conducción en estado etílico, estableciendo en el artículo 385 que:

“Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

La norma se base en informes científicos para la medición de porcentajes de alcohol en la sangre de las personas y los efectos que esta sustancia provoca en el cuerpo humano. Obviamente a mayor consumo de alcohol mayores y diversos son los efectos que causa.

La mayoría de autores y estudios de diferentes organismos internacionales sobre salud, han establecido un cuadro de porcentajes de etanol (alcohol) en la sangre y el efecto que este causa en la persona.

A continuación una tabla de este fenómeno, para comprender de mejor manera la problemática de la ingesta de alcohol, y la conducción de un vehículo a motor:

Tabla 2. Nivel de alcohol en la sangre y su efecto

NIVEL	COMPORTAMIENTO
0.02	Aumento leve en el estado de ánimo
0.04	Relajación
0.06	Juicio alterado, irracional, desinhibición
0.08	Alteración de la coordinación, pobre respuesta a estímulos , juicio alterado, reflejos disminuidos, desinhibición mayor
0.10	Deterioro del tiempo de reacción y del control. Legalmente ebrio
0.12	Vómito y todo lo anterior más intenso.
0.15	El balance y el movimiento severamente alterados
0.20	Disminución del dolor y sensaciones, muy pobre respuesta a estímulos.
0.30	Puede perder la conciencia.
0.40	Pérdida de la conciencia, reflejos deprimidos, anestesia.
0.50	Muerte

Adaptado de: (Elizondo, 2005)

Es evidente entonces la disminución de facultades físicas y mentales, la incapacidad parcial o total, que puede llegar a provocar el ingerir alcohol y esto da la certeza entonces del grave peligro que entraña para sí mismo y para los demás el hecho que una persona conduzca un vehículo a motor bajo los efectos de esta sustancia.

Sin duda alguna el endurecimiento de las sanciones de esta nueva ley en relación a la anterior es indiscutible, sin embargo, aún con ello no se ha logrado una disminución sostenida de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

Tal vez sea necesario el endurecimiento mayor de las penas en esta materia para lograr más y mejores resultados.

El legislador a través de la aplicación de duras sanciones ha buscado:

“satisfacer los sentimientos de seguridad de la población, siendo tales medidas de dudosa eficacia, cuando no claramente perjudiciales para el correcto funcionamiento del sistema, ya que un derecho penal que se centra en lograr un efecto meramente simbólico no será capaz de cumplir con su tarea en este ni en otro ámbito” (Ferreiro, 2005, p. 91).

Sin embargo de lo cual puede ser esta medida un paso transitorio pero necesario entre la “dura ley” y la concientización de la gente.

El caso de la legislación colombiana en materia de tránsito, y específicamente para lo que atañe a este estudio, establece sanciones muchos más severas que la legislación ecuatoriana, tal vez esta normativa puede ser una alternativa válida para lograr proteger a la sociedad de este fenómeno que causa dolor y desazón en el país.

Justamente el presente trabajo busca analizar la efectividad de la aplicación de una legislación más severa. A continuación se expondrá entonces el caso colombiano, que ha sido tomado como ejemplo en el caso de lucha en la prevención y disminución de las causas de accidentes de tránsito en la región.

2.5. Ley 1696 del 19 de diciembre de 2013 Colombia

Ante la gravedad de la situación de los accidentes de tránsito en Colombia, el cuerpo legislativo de ese país emitió en diciembre de 2013 una nueva normativa que sanciona drásticamente a las personas que conducen bajo efectos del alcohol, o como ellos lo denominan, “alcoradas”, y más aun si bajo efectos de esta u otras sustancias causan accidentes, daños materiales, personales, o la muerte de alguna persona.

En este sentido se expondrá el contenido de la ley colombiana con la finalidad de contrastarla con la ley ecuatoriana y poder obtener conclusiones que acrecienten el presente trabajo.

La ley colombiana ha establecido una diferenciación de los rangos de cantidad de alcohol en la sangre de un individuo, en consideración de lo cual, la pena es directamente proporcional a la cantidad de etanol, así como también a la reincidencia del individuo.

Es decir a mayor cantidad de alcohol en la sangre de una persona, mayor será la sanción que esta afronte. Y se empeora esto si aquel es, como se dijo, reincidente.

El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas” (Ley 1696, 2013).

El artículo 152 Sobre Sanciones y grados de alcoholemia determinan los rangos antes nombrados de la forma que a continuación se detalla:

“Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcoholemia, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:

1. Grado cero de alcoholemia, entre 0,2 y 0,39 g de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

“1.1 Primera vez

- 1.1.1 suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
- 1.1.2 Multa correspondiente a noventa (90) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 1.1.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
- 1.1.4 Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.2. Segunda Vez

- 1.2.1 Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
- 1.2.2 Multa correspondiente a ciento treinta y cinco (135) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 1.2.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
- 1.2.4 Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.3. Tercera Vez

- 1.3.1 Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.
- 1.3.2 Multa correspondiente a ciento ochenta (180) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

1.3.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

1.3.4 Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles” (Ley 1696, 2013).

Como se puede observar, existe una clasificación inicial de acuerdo a la reincidencia y sanciona con la suspensión de la licencia de conducción por un año, multa y acciones comunitarias la ingesta dentro de un rango entre 20 y 39 mg. de etanol en la sangre, en una primera vez, sin embargo en segunda ocasión la multa se incrementa, mientras que en una tercera ocasión incrementa la suspensión de la licencia a un tiempo muy alto, así como la multa, las acciones comunitarias y la inmovilización del vehículo. Estas sanciones se aplican para un nivel de alcohol en sangre de 0.2 a 0.39 g/lt.

2. Primer grado de embriaguez, entre 0.40 y 0.99 g de etanol/100ml de sangre total, se impondrá:

“2.1. Primera Vez

2.2.1 Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.

2.1.2 Multa correspondiente a ciento ochenta (180) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

2.1.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

2.1.4 Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2.2. Segunda Vez

2.2.1 Suspensión de la licencia de conducción por seis (6) años.

- 2.2.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.
- 2.2.3 Multa correspondiente a doscientos setenta (270) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 2.2.4 Inmovilización del vehículo por cinco (5) días hábiles.

2.3. Tercera Vez

- 2.3.1 Cancelación de la licencia de conducción.
- 2.3.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
- 2.3.3 Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 2.3.4 Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles” (Ley 1696, 2013).

Un segundo nivel considerado para las sanciones se aplica desde 0.4 a 0.99 g/lt. Con una suspensión de licencia por 3 años y 180 salarios mínimos a diferencia de las sanciones anteriormente analizadas, esto para una primera vez, mientras que una reincidencia implica la suspensión de licencia por 6 años, 50 horas comunitarias y 270 salarios mínimos y en una tercera ocasión de reincidencia ya se genera la cancelación definitiva de la licencia de conducir y una multa aún superior.

3. Segundo grado de embriaguez, entre 1,00 y 1,49 g de etanol/100ml de sangre total, se impondrá:

“3.1. Primera Vez

- 3.1.1 Suspensión de la licencia de conducción por cinco (5) años.

- 3.1.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cuarenta (40) horas.
- 3.1.3 Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 3.1.4 Inmovilización del vehículo por seis (6) días hábiles.

3.2. Segunda Vez

- 3.2.1 Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
- 3.2.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
- 3.2.3 Multa correspondiente a quinientos cuarenta (540) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 3.2.4 Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3.3. Tercera Vez

- 3.3.1 Cancelación de la licencia de conducción.
- 3.3.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.
- 3.3.3 Multa correspondiente a setecientos veinte (720) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).
- 3.3.4 Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles” (Ley 1696, 2013).

En una siguiente fase se sanciona a los conductores con un estado de embriaguez con 1 a 1,49 g de etanol/lit. en su sangre, considerando la suspensión de la licencia por 5 años, acciones comunitarias por 40 horas y 360 salarios mínimos para una primera ocasión, mientras que en una segunda vez

se suspende la licencia por 10 años y 540 salarios mínimos y en tercera ocasión como en casos anteriores, la cancelación definitiva de la licencia, 80 horas de acciones comunitarias y 720 salarios mínimos, además de la inmovilización del vehículo por 20 días.

En general la ley sanciona proporcionalmente de acuerdo al nivel de alcohol en la sangre, así como de acuerdo a su recurrencia, con penas mayormente relacionadas a la suspensión de la licencia, acciones comunitarias relacionadas directamente a la prevención de la conducción bajo ingesta de alcohol por períodos de igual manera incrementales y multas altas principalmente.

4. Tercer grado de embriaguez, desde 1,50 g de etanol/100 ml de sangre total en adelante, se impondrá:

“4.1 Primera Vez

4.1.1 Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.

4.1.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancia psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.

4.1.3 Multa correspondiente a setecientos veinte (720) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

4.1.4 Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

4.2. Segunda Vez

4.2.1 Cancelación de la licencia de conducción.

4.2.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.

4.2.3 Multa correspondiente a mil ochenta (1080) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

4.2.4 Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4.3. Tercera Vez

4.3.1 Cancelación de la licencia de conducción.

4.3.2 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante noventa (90) horas.

4.3.3 Multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1440) Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

4.3.4 Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles” (Ley 1696 ,2013).

Un último grado que se sanciona es en caso de tener más de 1.5 g de alcohol en sangre, donde las sanciones aún se incrementan, considerando la suspensión de la licencia por 10 años, acciones comunitarias por 50 horas, 720 salarios mínimos y 10 días de inmovilización del vehículo para una primera vez, mientras que en una segunda vez se cancela la licencia de conducción y la multa alcanza los 1080 salarios mínimos. Finalmente en tercera ocasión la multa asciende a 1440 salario mínimos, 90 horas de acciones comunitarias y 20 días de inmovilización del vehículo.

La ley detalla a continuación:

“Parágrafo 1. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendida la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en este artículo.” (Ley 1696, 2013).

Aclarándose de esta manera los casos en los que haya existido un diferente grado de alcohol.

“Parágrafo 2. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.

Parágrafo 3. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1440) Salarios Mínimos Diarios legales Vigentes (8SMDLV) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 4. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 0,20 g de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002” (Ley 1696, 2013).

Concluyéndose así con algunos detalles aclaratorios que facultan el cumplimiento de la ley.

CAPITULO III

3. LA PROBLEMÁTICA

3.1. Antecedentes y generalidades

El devenir histórico de los acontecimientos sociales y la evolución constante de la humanidad, propicio la existencia de zonas urbanas en donde se concentraba la gente, ello entrañaba la convivencia de un sin número de elementos que componen esta comunidad. Mayor número de casas, servicios básicos, escuelas, iglesias, edificios de gobierno, entre otros., y sin duda alguna las personas dentro de estas zonas urbanas tenían la necesidad de desplazarse de un lugar a otro. El aparecimiento de los vehículos a motor marcó un hito en la historia de la evolución humana, así como también produjo la necesidad de regular la coexistencia de estas máquinas y los seres humanos.

De ahí es que las regulaciones jurídicas buscan ciertamente regular todos los ámbitos que conllevan la existencia y desplazamiento de automotores en una zona determinada.

El fenómeno del tránsito peatón- vehículo como muchos autores comenzaron a denominar, necesaria simbiosis entre carros y seres humanos, produjo la necesidad de normar los hechos que se acontecían en medio de esta relación.

El fenómeno ya nombrado en líneas anteriores es definido como “el desplazamiento de los peatones, vehículos y animales en la vía pública o en caminos privados de uso público” (Hernández, 2003, p. 31), estos desplazamientos entrañan un riesgo, tanto para el o los usuarios del medio de transporte como para el resto de las personas. Los accidentes, los choques, los atropellamientos, daños a la propiedad, lesiones a las persona, entre otros. tenían que tener un responsable que responda por el perjuicio causado. Las Leyes de tránsito justamente tuvieron como objetivo esto. La ley Orgánica de

Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (2008) en su artículo uno evidencia lo anotado así:

“La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial 2008)

En el caso de la legislación ecuatoriana el antecedente específico de una ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial se remonta al año de 1963, este cuerpo legal contenía dos partes, una sobre regulación de tránsito, y la segunda sobre las infracciones de tránsito. Posteriormente se le añadieron reformas parciales en el año 1965, principalmente en el aspectos de los organismos que esta normativa creaba, como lo fue, la Junta Nacional de Transito, la principal, entre otras.

En el año 1966, se intentan realizar otras reformas mismas que no prosperan debido a acontecimientos políticos de aquella época.

Subsecuentemente en el mismo, durante el gobierno de Clemente Yeroivi la presión popular obliga a que se realicen reformas a la ley de tránsito, pues ya se había evidenciado varios accidentes fatales en las vías del país.

En los años 1971 y 1972 se incorporan reformas más bien relativas al aspecto administrativo y organizativo antes que lo relativo a penas, sanciones, infracciones y delitos relacionados con el tránsito terrestre.

En el año de 1981 se promulga una nueva “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre”, esta, al igual que sus predecesoras, está enfocada únicamente en la

regulación del tránsito, es decir, tomaba más en cuenta a los automotores que a los peatones, los seres humanos, no tuvo una visión de proteger y propiciar una cultura de seguridad vial. Se actualizan algunas multas, cambia la denominación de algunas entidades encargadas del tránsito terrestre, pero no pasó de ahí.

La Ley de tránsito y transporte Terrestre de 1996 fue la que rigió durante varios años, aunque con algunas reformas, hasta la emisión de la nueva Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aprobada en la Asamblea de Montecristi.

3.2. Ley de tránsito 2008

Esta nueva Ley cambia la visión de solamente organizar el tránsito terrestre en el país, ahora se enfoca más bien en la protección del ser humano frente a los otros elementos del tránsito, este precepto se expresa muy claramente en un acápite del artículo primero de la Ley:

“la presente Ley tiene por objeto [...] el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 2008)

De esta manera, y muy a tono con la doctrina neo constitucionalista que inspira a la Constitución actual, se pretende poner el bienestar y la seguridad del ser humano por sobre todo lo demás.

El neo constitucionalismo:

“alude a una nueva visión de Estado de derecho que parte del constitucionalismo, cuya característica es la primacía de la constitución sobre las demás normas jurídicas y que vienen a ser la distinción entre reglas como normas legalistas y principios como normas constitucionales.” (Gi Rendón, 2006).

Las leyes entonces deben estar supeditadas al contenido de la Constitución, pero el contenido de esta última sin duda ha variado sustancialmente. La Ley Constitucional del 2008, contiene una serie de normativas que no solo abarcan la organización del estado, sino que establece un catálogo de derechos que asisten a las y los ciudadanos y a otros sujetos de derechos, como por ejemplo, la naturaleza. Estos derechos son garantizados por el Estado y en consecuencia ninguna ley puede atropellarlos, sino todo lo contrario. Las normas legales jerárquicamente inferiores a la constitución deben proteger y garantizar lo establecido en la Constitución. De ahí se entenderá el porqué de la alusión al neoconstitucionalismo cuando se toca aspectos de la ley penal y de la ley de tránsito ecuatorianas.

Retomando el tema central de este apartado, el contenido normativo de la citada ley en lo referente a lo que atañe a la investigación se presentaba en los siguientes artículos, antes de la entrada en vigencia del COIP.

En el Capítulo IV sobre los delitos de tránsito

“Artículo 126.- Quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

En la Sección 7 titulada sobre la “Contravención Muy Grave”

“Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

“Art. 146.- La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

En el libro cuarto denominada “de la Prevención” en el Título Generalidades:

“Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas.

Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito.

Adicionalmente, se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la detección de

posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008).

Esta ley, el reglamento a ésta y las sanciones que contenía fueron objeto de múltiples críticas, debido a que cada vez eran más seguidos los accidentes de tránsito en las vías del país, y la mayoría de ellos con desenlaces fatales. La ciudadanía pedía que se endurezcan las penas, las sanciones, como un mecanismo de evitar este índice creciente de accidentes de tránsito y las consecuencias que acarreaban. Hecho que se cristalizaría en la reforma posterior a esta ley que se analizará posteriormente.

En la normativa de aquel año se ponía como límite de nivel de alcohol que podía tener una persona el de 0,8 g por Lt. de sangre y la persona que incurría en el incumplimiento de esta prerrogativa incurría en una contravención grave quedando expuesta a las siguientes sanciones:

- “Prisión de 30 a 180 días y multa de 40 dólares.
- Será reprimido con reclusión menor extraordinaria de 6 a 9 años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos motorizados y multa de 10 a 40 salarios mínimos vitales generales quien ocasionare un accidente conduciendo vehículos en estado de embriaguez, del que resultaren muertas una o más personas” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

3.3. Estadísticas de accidentes de tránsito en el 2008 mientras estuvo vigente la ley anterior

El año 2008, como se ha explicado constituye, un referente a tomar en cuenta jurídicamente, pues a partir de esta fecha, con la entrada en vigencia de una

nueva Constitución, muchas de las leyes de nuestro país tuvieron que ponerse a tono con la nueva doctrina neoconstitucionalista.

La ley de tránsito promulgada en esa fecha, como ya se dijo, marcó una diferencia respecto a los cuerpos legales predecesores en esa materia. Sin embargo es necesario no solo tomar en cuenta lo que ocurría, en lo referente a la ley de tránsito en aquella época, sino que es necesario evidenciar la catastrófica situación que enfrentan los ciudadanos frente al alarmante aumento de las estadísticas de accidentes tránsito y sus consecuencias fatales. Según Justicia Vial, el Ecuador durante el año 2007 ocupó el cuarto lugar a nivel mundial y el segundo en América Latina en lo referente a la causa de muerte por accidentes de tránsito (Justicia Vial, 2014)

La primera causa de muerte en el Ecuador durante el año 2006, fue la de accidentes de tránsito y la principal causa de estos accidentes fue la impericia de los conductores. El segundo factor de muerte por accidentes de tránsito fue la embriaguez de las personas que conducían los automotores (El Comercio, 2006).

En el periodo comprendido entre enero y julio del mismo año, en el país acontecieron 9000 más accidentes de tránsito, produciendo 4600 heridos y 746 muertes, lo que representaba un incremento de un 18% en relación al año 2005.

A continuación un cuadro que muestra la estadística de accidentes de tránsito ocurridos durante la vigencia de la anterior ley de tránsito; en esta se contemplaban sanciones más leves en comparación de la actual Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Tabla 3. Causas de accidentes de tránsito 2006 - 2007

Causa	2006	2007
Embriaguez del conductor	802	945
Impericia del chofer	3555	3874
Exceso de velocidad	1986	2252
Invadir Carril	1347	1429
Mal estacionamiento	32	21
Cruzar semáforo en rojo	25	34
Imprudencia del peatón	822	735
Mal estado de las vías	240	241
No respetar señales	80	87
Otras / varias	548	584
Total	9437	10202

Tomado de: (Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

Tabla 4. Accidentes de tránsito años 2009,2010, 2011 y 2012

Año	2009	2010	2011	2012
Total	21528	25588	24625	23842

Tomado de: (Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

Tabla 5. Cusas accidentes de tránsito 2010, 2011, 2012

Causa	2010	2011	2012
Impericia / Imprudencia del conductor	13088	11203	11397
Exceso de velocidad	3685	3518	1911
Embriaguez	2633	2437	2137 *
Invadir Carril	1640	2201	1768
Imprudencia de involucrados (no conductores)	1251	2130	1795
No respetar la señales de tránsito	856	1512	1195
Otras causas *	2435	1625	3642
TOTAL	25588	24626	23842

Tomado de: (Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

Tomado de: ANT

Nota: Otras causas:

Daño mecánico

Caso fortuito

Mal estado del vehículo

En el año 2012 la embriaguez fue la segunda causa probable de la accidentalidad.

Tabla 6. Accidentes de Tránsito en el Ecuador años 2007, 2008

2007	2008
19598	19665

Adaptado de: Secretaria General CAN , s.f.

El índice de accidentes en el Ecuador por cada 100.000 habitantes fue esos años de 144 y 142 respectivamente.

Otro dato que cabe resaltar es que las provincias por mayor porcentaje de accidentes son Guayas, Pichincha, Azuay y Manabí, es decir, aquellas donde la densidad de población es mayor. Y en relación a esto, las capitales de esas provincias son las que encabezan también el número de accidentes de tránsito. Pero el índice de mortalidad por accidentes de tránsito se concentra en Guayas y Pichincha (Agencia Nacional de Tránsito, 2014).

3.4 Estadísticas de accidentes de tránsito en el último año con la lottsv

Tabla 7. Siniestros por causas probables a nivel nacional a julio 2104

CAUSAS PROBABLES	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	TOTAL	%
CASO FORTUITO	45	21	36	54	55	35	60	306	1,31
CALZADA RESVALADIZA	3	2	9	0	6	11	5	36	0,15
CANSANCIO AL CONDUCIR	6	0	0	0	9	14	87	116	0,5
CAUSA DESCONOCIDA	248	58	65	379	644	687	390	2471	10,59
DAÑOS MECÁNICOS	20	17	31	16	37	38	40	199	0,85
EMBRIAGUEZ DEL CONDUCTOR	192	199	239	197	245	223	223	1518	6,5
EMBRIAGUEZ DEL PEATÓN	2	2	6	5	1	4	2	22	0,09
ENCANDILAMIENTO	2	0	1	0	3	1	3	10	0,04
EXCESO DE PESO Y VOLUMEN	2	0	0	0	8	3	10	23	0,10
EXCESO DE VELOCIDAD	193	215	246	375	283	393	417	2122	9,09
FACTORES CLIMÁTICOS	38	14	50	20	43	23	11	199	0,85
FALLAS DE ILUMINACIÓN	2	0	0	0	X	4	6	12	0,05
IMPERICIA E IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR	1321	1457	1990	1736	1467	952	836	9759	41,81
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN	179	157	185	206	155	190	197	1269	5,44
INVADIR CARRIL	151	0	30	149	168	80	173	751	3,22
MAL ESTACIONAMIENTO	5	7	2	1	10	10	8	43	0,18
MAL ESTADO DE LA VÍA	21	8	11	9	21	11	12	93	0,40
MAL REBASAMIENTO	47	59	69	51	66	150	135	577	2,47
NO RESPETA LAS SEÑALES DE TRÁNSITO	248	286	238	219	333	905	846	3075	13,17
OBSTÁCULOS EN LA VÍA	2	0	1	0	12	5	9	29	0,12
OTRAS CAUSAS	73	284	69	118	33	31	12	620	2,66
SALIDA DE ANIMALES DE LA VÍA	12	2	3	9	25	23	20	94	0,40
TOTAL	2812	2788	3281	3544	3624	3793	3502	23344	100

Tomado de: (Agencia Nacional de Tránsito, s.f.)

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entró en vigencia desde el año 2010. Como se ha dicho en varios pasajes de la

presente investigación, esta normativa contiene otros tipos penales relacionados con los accidentes de tránsito, y la embriaguez de los conductores, además contempla sanciones más severas que sus antecesoras.

Las estadísticas de la accidentalidad posterior a los años de entrada en vigencia de la nueva Ley, se evidencia un descenso en el número de accidentes de tránsito. Eso significaría que al establecerse sanciones más severas se pudo disminuir el número de accidentes. Posiblemente podemos atribuir tal efecto al hecho del endurecimiento de las penas, pues coincide, como se podrá apreciar, la rebaja de accidentes con la vigencia la LOTTTSV.

3.5. Estadísticas de Colombia

Según la Organización Panamericana de la Salud, el índice de mortalidad en las Américas en el 2010 fue de 16,1 por cada 100.000 habitantes.

Así mismo, indica que en esta región, las estadísticas suben dramáticamente al 22,1 por cada 100.000 habitantes.

La OPS estima una tolerancia máxima de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre y recomienda además a los países que comprenden la región latinoamericana, endurecer las sanciones como una medida de frenar y controlar los altos niveles de accidentalidad en el tránsito vehicular (Organización Panamericana de la Salud, 2013).

En Colombia la tasa de accidentes de tránsito por efectos del alcohol mantenía una permanente tendencia al alza; con las obvias consecuencias que aquello acarrea la protesta ciudadana, el clamor popular por este incremento impulsaron a que se tome medidas para combatir este flagelo social. Por lo que se hace necesario evidenciar la accidentalidad de tránsito que sufría el país vecino del norte.

A continuación en la grafica, algunas estadísticas explicativas.

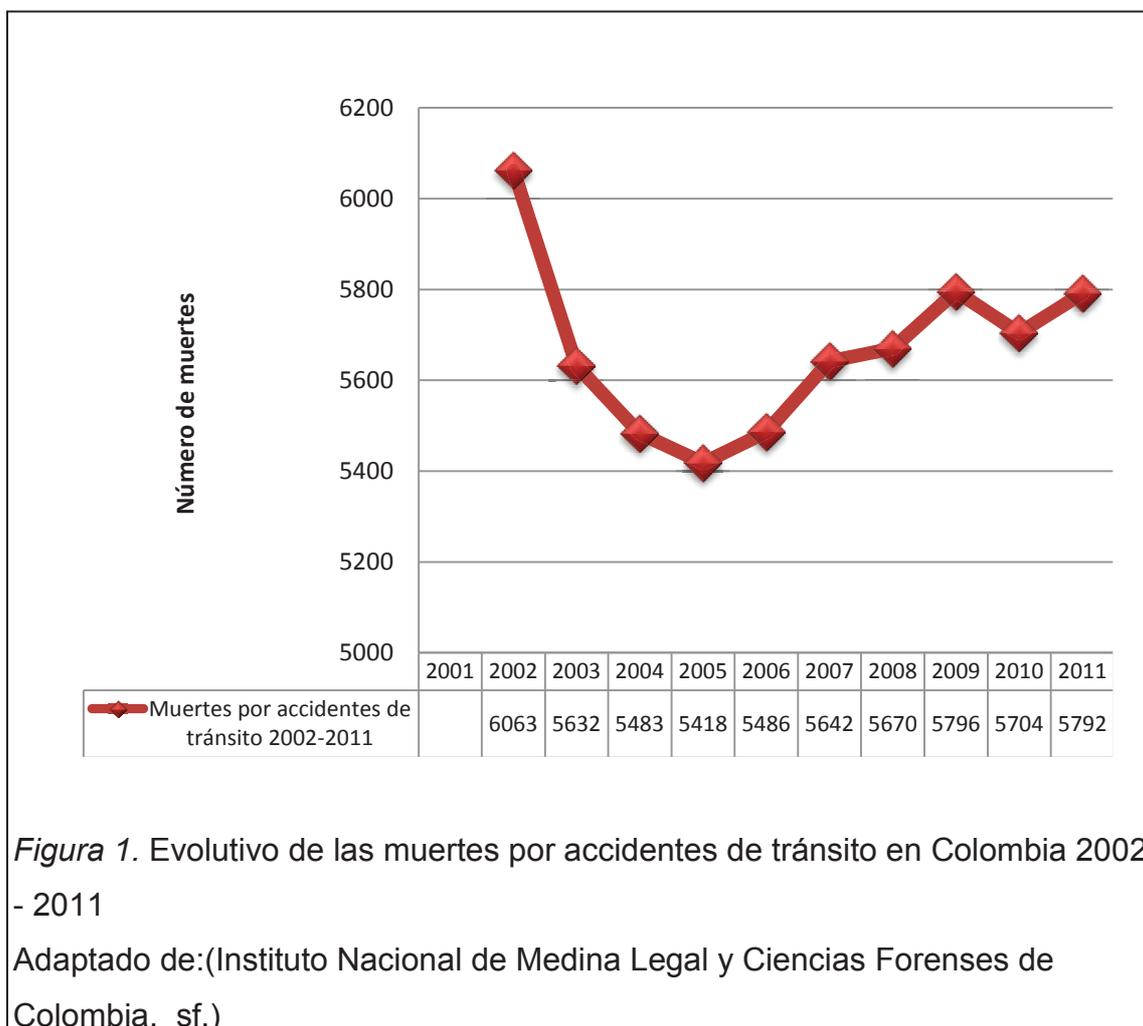


Tabla 8. Estadístico de muertes por accidentes de tránsito en Colombia 2010 y 2011

Año	Número de muertes
2010	5.704
2011	5.792.

Adaptado de: Comunidad Andina

La tendencia del índice de muertes, como se aprecia en la estadística, en Colombia estaba en un permanente ascenso. Ello llamó la atención de las autoridades del país y en el año 2013 se propuso una reforma al Código de

tránsito para endurecer la tipificación, las penas y tratar de esa manera de disminuir esta tendencia de incremento en la accidentalidad en las vías colombianas.

Las principales causas de los accidentes de tránsito ocurridos en Colombia durante estos años fueron:

- Exceso de velocidad
- Impericia del conductor o del peatón
- Conductor en estado etílico
- Exceso de carga
- Incumplimiento de señales de tránsito
- Falla mecánica
- Mala señalización

Durante los años subsiguientes el problema de la conducción en estado “alcorado” como lo denominan en Colombia fue empeorando, lo que llevó al Congreso Nacional a elaborar una reforma a la Ley de Tránsito, endureciendo la severidad de las penas que castigan la ebriedad en el manejo de vehículos.

El presidente Juan Manuel Santos cuando sancionó la ley dijo en un discurso a los colombianos que: “No más borrachos en las vías, no más víctimas del coctel criminal de alcohol y gasolina. No podemos seguir permitiendo que personas borrachas o bajo efectos de la droga cojan un carro y les quiten la vida a otras” (Diario de las Américas, 2013).

Al parecer esta medida jurídica ha logrado resultados positivos, bajar los índices de accidentes de tránsito por efecto del consumo de alcohol.

En lo que va del 2014 las cifras son las siguientes:

En un 46% se redujo la accidentalidad por causa de embriaguez, 62% ha sido la reducción de víctimas mortales y el número de lesionados por esta causa, también descendió aproximadamente un 45%.

Entre diciembre de 2013, y enero de 2014, periodo en el que las reformas a la ley de tránsito entraron en vigencia en Colombia, de 492.997 pruebas de alcoholemia realizadas por los agentes de la Dirección Nacional de Tránsito, tan solo 3.968 personas resultaron con examen positivo (Ministerio de Defensa Nacional, 2014).

Estas medidas de endurecimiento de las penas fueron recomendadas por varios organismos internacionales, que ante la alarmante de cantidad de accidentes de tránsito y muertes en Colombia, elaboraran varios estudios y recomendaciones con la finalidad de que el Estado tome correctivos para controlar esta alza desenfrenada de percances de tránsito.

Al respecto el Banco Mundial a través de su oficina para la Seguridad Vial Mundial emitió en una parte de su informe sobre la situación colombiana, lo siguiente:

“Alcoholemia y conducción. El país debe continuar en la senda de sancionar de manera ejemplar a todos aquellos conductores que conduzcan bajo los efectos del alcohol o drogas, imponiendo cada vez más duras estas sanciones. Los controles de conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas deben ampliarse de manera importante en todo el país. Se propone el objetivo de controlar anualmente el 20% del censo de conductores” (Fondo Mundial para la seguridad vial, 2013, p. 91).

Recomendación acogida por el Estado colombiano a tal punto que hubo la voluntad política de implementar esas medidas en la Ley de tránsito, misma

que a criterio de muchos ha logrado su finalidad de reducción de accidentes de tránsito por causa de embriaguez y sustancias psicotrópicas.

Esta disminución se la atribuye, como se ha dicho, a la entrada en vigencia de la ley 1696, “por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.” Pues las sanciones contempladas en esta ley son severas, lo que ha generado un temor en la ciudadanía a causar una infracción al conducir alicorado. En el capítulo respectivo se expuso la tipificación, las penas, sanciones que contempla esta ley.

3.6. Análisis comparativo

3.6.1 Caso de la ley de tránsito en Colombia (ley 1696)

El caso Colombiano en lo referente a los accidentes de tránsito es igual de preocupante que en el resto de Latinoamérica.

Al igual que en nuestro país las primera planas de los periódicos, los titulares de los noticieros contenían frecuentemente noticias sobre graves accidentes de tránsito que ocurren en la República colombiana.

Ante la gravedad de estos hechos, y el clamor popular el Congreso nacional de Colombia, a finales del año 2013 emitió una nueva Ley de tránsito en la que se sanciona drásticamente conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, con penas y multas que van desde aproximadamente 920 dólares hasta los 14.600 dólares según el caso, la gravedad y la reincidencia de la persona objeto de la sanción.

Adicionalmente se ha tipificado como causal agravante que al conducir con efectos del alcohol o en estado de embriaguez en los casos de delitos penales de causar accidentes.

Actualmente la legislación colombiana ha determinado una tabla de consideración respecto de los niveles de alcohol que puede tener una persona para ser objeto de sanción conforme a su legislación.

Así, los conductores que tuvieren entre 0,2 a 0,39 gm. De alcohol por litro en la sangre reciben el mínimo de la multa pecuniaria anteriormente señalada a lo que se adiciona, una suspensión de su permiso de conducción por un año, y 20 horas de trabajo comunitario.

En tanto que, para citar otro ejemplo, y se señalará el otro extremo, es decir el máximo, cuando los niveles de alcohol en un conductor o conductora superen los 1,5 gm por litro de sangre y el individuo reitere este hecho por tercera vez la multa asciende a 14.600 dólares.

Esta nueva legislación ha permitido que Colombia pase de ser de uno de los países con mayores índices de accidentes de tránsito en Latinoamérica, a ser considerado junto a Brasil en uno de los referente regionales en la lucha por la disminución de accidentes de tránsito, en especial aquellos ocasionados por encontrarse bajo los efectos del alcohol.

Se presenta a continuación un cuadro de la tipificación y las sanciones contempladas en la ley 1696 más leves en relación al conducir bajo efectos del alcohol.

Tabla 9. Niveles de alcoholemia en Colombia

GRADO DE ALCOHOLEMIA	NIVEL DE ALCOHOL EN LA SANGRE	SANCIÓN POR 1ra. VEZ
Grado 0	20 – 39 mg / 100 ml	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suspensión de 1 año de licencia de conducir. ▪ Multa de 90SMDLV * ▪ Acción comunitaria de 20 horas. ▪ Inmovilización de vehículo 1 día hábil.
Grado 1	40– 99 mg / 100 ml	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suspensión de 3 años de licencia de conducir. ▪ Multa de 180 SMDLV * ▪ Acción comunitaria de 30 horas. ▪ Inmovilización de vehículo 3 días hábiles.
Grado 2	100 – 149 mg / 100 ml	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suspensión de 5 años de licencia de conducir. ▪ Multa de 360 SMDLV * ▪ Acción comunitaria de 40 horas. ▪ Inmovilización de vehículo 6 días hábiles.
Grado 3	Más de 150 mg / 100 ml	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suspensión de 10 años de licencia de conducir. ▪ Multa de 720 SMDLV * ▪ Acción comunitaria de 50 horas. ▪ Inmovilización de vehículo 10 días hábiles.

Adaptado de: Ley 1696 s.f.

Nota: SMDLV: Salario Mínimo Diario Legal Vigente

El salario Mínimo en Colombia es de 20.533,33 pesos diarios es decir 616.000 pesos al mes, lo que equivale a 321,4 dólares estadounidenses.

Esto significaría que la multa mínima en Colombia por conducir bajo efecto de alcohol en grado 0, por primera vez sería de 937 dólares aproximadamente. En adelante se van incrementado las multas y las sanciones como se podrá haber apreciado en el cuadro presentado.

3.6.2 Caso legislación ecuatoriana (LOTTTSV)

En el caso de la legislación del Ecuador se realiza una diferenciación entre los conductores comunes, de vehículos livianos, (licencia tipo B), llamados comúnmente “sportman” y los conductores profesionales, como lo son por ejemplo los de transporte público. Pues a consideración del legislador, estas personas tienen bajo su responsabilidad la vida de los usuarios del servicio que prestan, por ejemplo, los conductores de buses que llegaren a producir un accidente por haber ingerido alcohol, obviamente pueden causar un daño

mucho mayor que en el caso de un conductor de transporte liviano en iguales circunstancias.

De ahí que la legislación ecuatoriana ha fijado una tabla que determina los niveles de alcohol que son considerados como delitos tanto a los choferes profesionales como a los conductores de vehículos livianos.

Tabla 10. Conductores vehículos livianos (tipo B)

Nivel de alcohol en la sangre permitido	Tipificación	Sanciones
0,3 - 0,8 g/l	Contravención muy grave	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa :1 RBU* ▪ 5 pts. Menos licencia de conducir ▪ 5 días de prisión
+ de 0,8g/l	Contravención muy grave	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multa :1 RBU ▪ 10 pts. Menos licencia de conducir ▪ 15 días de prisión

Adaptado de: LOTTTSV, s.f.

Nota: RBU Remuneración Básica Unificada: 354,00 USD (2015)

En el caso de los conductores de transporte público, comercial y carga el nivel de tolerancia de alcohol en la sangre es 0, el excedente de esto es tipificado así:

Tabla 11. Primera escala de alcohol en la sangre

Nivel de alcohol en la sangre permitido	Tipificación	Sanciones
Máximo 0,1 g/l	Contravención muy grave	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 RBU ▪ 30pts.memos licencia de conducir ▪ 15 días de prisión

Adaptado de: LOTTTSV, sf.

La reincidencia se castiga con la suspensión de un año de la licencia de conducir y el doble de las sanciones contenidas para cada caso. Y la

reincidencia por segunda vez acarrea la suspensión definitiva de la licencia de conducción

Aún queda por ver la efectividad de la aplicación de las reformas implementadas en la ley de tránsito del país, pero más allá del endurecimiento de las penas es necesario concienciar a la gente para que no cometa la imprudencia de conducir en estado de embriagues, sin duda alguna la adecuada educación vial rendirá más efectos positivos que la aplicación de unas penas drástica, pero mientras eso sucede la aplicación irrestricta de la ley es no solo necesaria sino imperativa.

Las penas severas por si solas no pueden reducir en mayor grado una disminución de una infracción, la certera aplicación de la norma va íntimamente ligada a la sanción, es decir, de nada sirve que existan sanciones duras, si la gente sabe que estas no le serán aplicadas. Por lo que es necesario entonces además de la severidad del castigo la certeza de la aplicación de la pena, entonces si será efectiva la Ley en todo propósito.

A continuación algunos cuadros comparativos de los siniestros de tránsito y sus consecuencias en Ecuador y Colombia.

Tabla 12. Comparativos de accidentes de tránsito Ecuador, Colombia años 2007,2008, 2009, 2010, 2011, 2012

PAÍS	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ecuador	19598	19665	21528	25588	24625	23842
Colombia	185270	185733	177801	170130	177949	186808

Adaptado de: Comunidad Andina, s.f.

Tabla 13. Accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes:

PAÍS	2007	2008	2009	2010	2011
Ecuador	144	142	154	180	171
Colombia	422	421	400	376	280

Adaptado de: Comunidad Andina, s.f.

Mientras en Colombia esta tiende a descender, en el Ecuador se incrementa.

Tabla14. Muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes

PAIS	2007	2008	2009	2010	2011
Ecuador	14	11	14	16	14
Colombia	13	13	13	11	14

Adaptado de: Comunidad Andina, s.f.

La falta de concientización a los ciudadanos sobre los efectos del alcohol al momento de conducir y sus consecuencias, sumadas al poco control de conductores ebrios en la vía, ayudan a que los accidentes de tránsito por este factor aumenten cada día.

CAPITULO IV

4. PROPUESTA

4.1 Introducción

Inicialmente se contextualiza al respecto de la jerarquía de las normas jurídicas. Sobre este tema Kelsen menciona que “el grado superior del derecho positivo es la Constitución, entendida en el sentido material de la palabra, cuya función esencial es la de designar los órganos encargados de la creación de las normas generales y determinar el procedimiento que deben seguir” (Kelsen, 1960, p. 118).

La Constitución ecuatoriana vigente a partir del 2008 establece esta categorización, en el artículo 425.

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

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

La jerarquía normativa considerará, la titularidad de las competencias exclusividad de los gobiernos autónomos descentralizados” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Anteriormente la categorización de las leyes establecía en primer lugar a la Constitución, seguida de las Leyes ordinarias, pero se estimó conveniente otorgar una categoría intermedia entre las leyes ya nombradas, esta categoría son las Leyes orgánicas; Esta forma de legislación comenzó en Francia hacia mediados del siglo XIX. Esta categoría de ley requiere algunas características especiales, entre otras para su aprobación o modificación se demanda una mayoría absoluta por parte de los integrantes del órgano legislativo de un Estado.

Así “Inmediatamente después de la Constitución encontramos las normas generales emanadas del procedimiento legislativo” (Kelsen, 1960, p. 119).

La doctrina española al respecto menciona:

“En el ordenamiento jurídico español, la relación de las leyes orgánicas con las leyes ordinarias no es de carácter jerárquico, como sí ocurre en las relaciones entre ley y reglamento, sino que es una relación por razón de la materia. Es decir, que las materias reservadas a las leyes orgánicas no pueden ser reguladas mediante ley ordinaria, estableciéndose una relación entre ambas Leyes de índole material, resultando que no pueden inmiscuirse la una en los ámbitos de actuación de la otra. Esta idea es el punto de partida para considerar qué tipo de Ley habrá de ser la prevalente para un caso determinado y no una supuesta jerarquía entre ambos tipos de Ley” (Ortega, 1980).

La Constitución ecuatoriana al respecto menciona:

“Art. 133.- Las leyes serán orgánicas y ordinarias.

Serán leyes orgánicas:

1. Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución.
2. Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales.

3. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados.
4. Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral.
La expedición, reforma, derogación e interpretación con carácter generalmente obligatorio de las leyes orgánicas requerirán mayoría absoluta de los miembros de la Asamblea Nacional.
Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

El Código Orgánico de la Función Legislativa en su artículo 53 determina la división jerárquica de las leyes así:

“Clases de leyes.- Las leyes serán orgánicas y ordinarias.

Leyes orgánicas:

1. Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución de la República;
2. Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales;
3. Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados; y,
4. Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral” (Ley Orgánica de la función Legislativa, 2012).

Lo anteriormente expuesto, indica que en la doctrina española no existe jerarquía con respecto a las leyes Orgánicas y Ordinaria, mientras que en Ecuador, la misma Constitución da jerarquía superior a las leyes Orgánicas sobre las Ordinarias

Volviendo a lo expresado en El Código Orgánico de la Función Legislativa en su artículo 53, concordante con artículo 133 de la Constitución Ecuatoriana. Las leyes que regulan el transito, y demás asuntos tocantes a este tema, así

como las leyes que sancionan los delitos, infracciones, contravenciones de tránsito en el Ecuador tienen la categoría de Orgánicas.

Se podría concluir que, “En general las leyes orgánicas se orientan a temas específicos, temas lo suficientemente sensibles como para requerir un tratamiento especial. En este sentido, la restricción funciona para que exista el suficiente consenso sobre la ley como para que se hayan dejado de lado cualquier tipo de diferencias. En efecto, esta circunstancia garantiza que la mayoría de las objeciones sean tratadas y superadas mediante el trámite parlamentario” (García, 2012).

Como se advierte según el tenor del articulado citado la ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, así como el Código Orgánico Integral Penal se hallan inmersos en algunos de los numerales que la ley de la legislatura establece para ser categorizados como orgánicos, especialmente los numerales dos y tres respectivamente.

En conclusión, al darles la categoría de orgánica a una ley se la reviste de una importancia solo superada por la ley constitucional y a la vez se la encuadra en un tratamiento especial tanto para su aprobación como para su reforma.

4.3 Reforma legal

Los pasos para tramitar un proyecto de ley o una reforma de ley se hallan establecidos en la Constitución y en la Ley Orgánica de la Función Legislativa, lógicamente su contenido concuerda entre sí y establece el mecanismo siguiente:

4.3.1 La Iniciativa

Presentación del Proyecto de ley.

Todos los ecuatorianos que estén en pleno goce de los derechos políticos, tenemos la facultad a presentar proyectos de ley, cumpliendo con los requisitos establecido para tal efecto. En primer término los artículos 134 y 136 de la Constitución de la República establecen quienes pueden presentar un proyecto de Ley (Art .134); y los requisitos primigenios que se han de tomar en cuenta a la hora de presentar una intención de tal naturaleza. (Art. 136)

El artículo 134 de la Constitución establece que la iniciativa para presentar proyectos de Ley corresponde:

1. “A las asambleístas y los asambleístas, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de los miembros de la Asamblea Nacional.
2. A la Presidenta o Presidente de la República.
3. A las otras funciones del Estado en los ámbitos de su competencia.
4. A la Corte Constitucional, Procuraduría General del Estado, Fiscalía General del Estado, Defensoría del Pueblo y Defensoría Pública en las materias que les corresponda de acuerdo con sus atribuciones.
6. A las ciudadanas y los ciudadanos que estén en goce de los derechos políticos y a las organizaciones sociales que cuenten con el respaldo de por lo menos el cero punto veinticinco por ciento de las ciudadanas y ciudadanos inscritos en el padrón electoral nacional.
7. Quienes presenten proyectos de ley de acuerdo con estas disposiciones podrán participar en su debate, personalmente o por medio de sus delegados” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Y el artículo 136 de la Constitución determina lo que podríamos entender como los requisitos para la presentación de un proyecto en los siguientes términos:

“Los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional con la suficiente exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían. Si el proyecto no reúne estos requisitos no se tramitará” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Similares requerimientos también se hallan expuestos en el Código Orgánico de la Función Legislativa en los artículos 54 y 55.

Una vez que se ha presentado el proyecto de ley, el presidente o presidenta de la función legislativa, remitirá el proyecto al Consejo de Administración Legislativa (CAL), para que este a vez, estableciendo la prioridad que el caso amerite, lo remita a la comisión especializada respectiva, según la materia de que verse la propuesta de ley, para que analice el proyecto presentado.

El artículo 55 de la Ley Orgánica de la función Legislativa expresa a este respecto:

“De la presentación del proyecto.- Los proyectos de ley serán presentados a la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, quien ordenará a la Secretaría General de la Asamblea Nacional distribuya el proyecto a todas las y los asambleístas, difunda públicamente su contenido en el portal Web oficial de la Asamblea Nacional, se difunda públicamente su extracto y remita el proyecto al Consejo de Administración Legislativa” (Ley Orgánica de la función Legislativa, 2012),

Cabe nombrar que las comisiones permanentes de la Asamblea Nacional del Ecuador son:

- “De Justicia y estructura del Estado
- De los Derechos de los Trabajadores y la Seguridad Social.
- Del Régimen Económico y Tributario y su Regulación y Control

- Del Desarrollo Económico, Productivo y Microempresa
- De Soberanía, Integración, Relaciones Internacionales y Seguridad Integral
- De la Biodiversidad y Recursos Naturales
- De la Soberanía Alimentaria y Desarrollo del Sector Agropecuario y Pesquero
- De Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio
- De Educación, Cultura y Ciencia y Tecnología
- Del Derecho a la Salud
- De Participación Ciudadana y Control Social
- De los Derechos Colectivos Comunitarios y la Interculturalidad”
(Asamblea Nacional República del Ecuador, 2014).

La comisión especializada que trate el proyecto de ley o reforma cuenta con cuarenta y cinco días para emitir un informe, mismo que será conocido por la presidencia de la Asamblea Nacional quien por medio de secretaria dará a conocer el informe a todos los asambleístas.

La comisión de la Asamblea que estudió el proyecto, debe calificar la procedencia o no de dicho proyecto.

Hay que señalar que la comisión tiene la obligación de tratar el asunto de proyecto en un tiempo nunca inferior a quince días. La ciudadanía tiene el derecho de ser escuchada si por intermedio del pretendido proyecto se ven afectados, menoscabados o vulnerados sus derechos.

4.3.2 El Debate

Primer debate.

El artículo 66 de la ley Orgánica de la Función Legislativa divide en dos circunstancias en las que se ha de llevar a cabo el primer debate de un proyecto de ley.

Por un lado se encuentran aquellos proyectos económicos urgentes que tienen un tratamiento especial y sumario. Y por otro el trámite regular de cualquier otro tipo de iniciativa de ley.

Para el caso que aborda la presente investigación se expondrá el segundo caso de sustanciación del proyecto de ley.

El artículo nombrado establece que la presidencia de la Asamblea Nacional ordenara la distribución a todos los asambleístas del proyecto de ley por medio de la Secretaria del organismo legislativo. El primer debate se lo realizará con la convocatoria del titulas de la legislatura. Y en una sola sesión se presentará por parte de los asambleístas los reparos, u observaciones que tuvieren respecto del proyecto propuesto.

Estas observaciones se han de presentar por escrito durante el transcurso del debate, o hasta tres días posteriores a este.

El artículo 60 también establece que por mayoría absoluta se puede resolver el archivo del proyecto de ley.

4.3.3 Segundo debate

Las observaciones realizadas en el primer debate deberán ser recogidas por la comisión especializada que conoció el proyecto de ley, misma que

transcurridos como máximo 45 días contados a partir del cierre de la sesión en que realizado el primer debate, deberá presentar a la presidencia de la Asamblea un informe para segundo debate (Artículo 61 Ley Orgánica de la Función Legislativa).

Transcurrido el tiempo establecido la presidencia de la Asamblea Nacional ordenara que, por medio de Secretaria, se distribuya a todos los asambleístas el informe realizado por la comisión especializada con la finalidad de preparar el segundo debate del proyecto de ley.

El artículo 61 de la LOFJ en los acápites finales establece el procedimiento en que se ha de llevar cabo el segundo debate y la aprobación o no de un proyecto de ley así:

“El segundo debate se desarrollará, previa convocatoria de la Presidenta o Presidente de la Asamblea Nacional, en una sola sesión. Durante el segundo debate el o la ponente podrá incorporar cambios al proyecto de ley que sean sugeridos en el Pleno.

En el caso de negarse el informe de mayoría, el Pleno de la Asamblea, por decisión de la mayoría absoluta de sus integrantes, podrá decidir el conocimiento y votación del o los informes de minoría.

Se podrá mocionar la aprobación del texto íntegro de la ley, o por títulos, capítulos, secciones o artículos. Asimismo, por decisión del Pleno de la Asamblea Nacional, se podrá archivar un proyecto de ley” (Ley Orgánica de la función Legislativa, 2012).

4.3.4 Promulgación de la ley

Aprobado el proyecto de ley final por parte de la Asamblea Nacional, este debe ser dado a conocer al Presidente o Presidenta de la República, podrá realizar objeciones u observaciones a la Ley propuesta o sancionar su aprobación.

Realizada la aprobación del Ejecutivo, la Ley deberá ser publicada en el Registro Oficial para que entre en vigencia.

Los artículos 63 y 64 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa establecen las reglas de lo expresado en líneas anteriores respecto de la promulgación y sanción de un proyecto de ley.

4.4 Propuesta de reforma de ley

La entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal a partir del mes de agosto del 2014, significó que las sanciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial pasen a estar contenidas en el nuevo ordenamiento penal del país. Se hace necesario establecer esta aclaración debido a que el título de la presente investigación en un principio fue “REFORMA AL ARTÍCULO 145. 2 DE LA LEY ORGÁNICA DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL COMO MEDIDA JURÍDICA PARA LA DISMINUCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR”. Sin embargo el contenido inicial del artículo citado no ha sufrido cambios en cuanto a su tenor literal, sino que ha sido trasladado al cuerpo legal penal nuevo, en tal sentido, lo que ha cambiado es el continente de la disposición legal materia del presente estudio.

Recuérdese entonces que la norma legal del COIP que contiene la tipificación y sanción al conductor que maneja un vehículo automotor bajo efectos del alcohol es la siguiente:

“Artículo 385.- Conducción de vehículo en estado de embriaguez.- La persona que conduzca un vehículo en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 gramos, se aplicará multa de un salario básico unificado del trabajador en

general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

2. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de diez puntos en su licencia de conducir y quince días de privación de libertad.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre supera 1,2 gramos, se aplicará multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en general, la suspensión de la licencia por sesenta días y treinta días de privación de libertad.

Para las o los conductores de vehículos de transporte público liviano o pesado, comercial o de carga, la tolerancia al consumo de cualquier sustancia estupefaciente, psicotrópica o preparado que las contengan es cero, y un nivel máximo de alcohol de 0,1 gramos por cada litro de sangre. En caso de exceder dicho límite, la sanción para el responsable será, pérdida de treinta puntos en su licencia de conducir y pena privativa de libertad de noventa días.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por veinticuatro horas” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Para hacer más didáctico el contenido del artículo presentado a continuación un cuadro sinóptico:

Tabla 15. Conducir bajo el efecto del alcohol

Conducir bajo efectos del alcohol (Art. 385 COIP)			
Detención del vehículo por 24 horas	0,3 a 0,8 gm	Privación de libertad:	5 días
		Reducción puntos:	5 puntos
		Multa:	1 RBU (\$340,00)
	0,8 a 1,2 gm	Privación de libertad:	15 días
		Reducción puntos:	10 puntos
		Multa:	2 RBU (\$680,00)
	más de 1,2 gm	Privación de libertad:	30 días
		Reducción puntos:	Suspensión 60 días
		Multa:	3RBU (\$1020,00)
		Conductores de transporte público, liviano o pesado, comercial o de carga 0,1 gm de alcohol	Privación de libertad:
		Reducción puntos:	30 puntos

Adaptado de: Código Orgánico Penal Integral (2014)

De lo expuesto se evidencia por ejemplo que la legislación ecuatoriana que sanciona la conducción bajo efectos del alcohol no establece sanciones para quienes reincidan en el cometimiento de esta infracción. Por lo que una reforma que establezca una sanción más severa al reincidente bien podría contribuir a disuadir a los individuos en volver a cometer esta infracción.

Las propuestas que se plantean son las siguientes.

Art. 385.- Quien en estado de embriaguez condujere un vehículo, será sancionado de la siguiente manera:

1. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,2 a 0,8 gramos, se aplicará, multa de tres salarios básicos unificados del trabajador en

general, pérdida de 7,5 puntos en su licencia de conducir y veinte horas de trabajo comunitario.

2. . Si el nivel de alcohol por litro de sangre es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos, se aplicará, multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general, pérdida de quince puntos en su licencia de conducir; y, treinta horas de trabajo comunitario.
3. Si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 1,2 gramos, se aplicará, multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general, suspensión de la licencia por 90 días y sesenta horas de trabajo comunitario.

Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por cinco días.

El conductor reincidente tendrá un aumento del cincuenta por ciento de la última vez que fue sancionado.

Tabla 16. Explicativo de la aplicación de las reforma

CONDUCCION EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ (Art. 385.1 COIP)			
Detención del vehículo por 24 horas	0,2 a 0,8 gm	Trabajo comunitario:	20 horas
		Reducción puntos:	7,5 puntos
		Multa:	3 RBU (\$1062,00)
	0,8 a 1,2 gm	Trabajo comunitario:	30 horas
		Reduccion puntos:	15 puntos
		Multa:	5 RBU (\$1770,00)
	más de 1,2 gm	Trabajo comunitario:	50 horas
		Reducción puntos:	Suspensión 90 días
		Multa:	7 RBU (\$2478,00)
		Conductores de transporte público, liviano o pesado, comercial o de carga 0 gm de alcohol	Privación de libertad:
		Reducción puntos:	Suspensión 90 días

Si bien es cierto que existen corrientes del pensamiento jurídico que sostienen que el endurecimiento de las penas no constituye una solución definitiva para la disminución del cometimiento de infracciones, no es menos cierto tampoco que en muchos casos, como el del hermano país de Colombia, el endurecimiento de las penas ha resultado una herramienta de disuasión, por lo menos en lo que conducir bajo efectos del alcohol se refiere. Las estadísticas así lo han demostrado. Por esta razón es que se ha expuesto el caso de Colombia en un apartado de la presente investigación.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

-Todos los conductores que obtengan su licencia de manejo, deben estar capacitados adecuadamente en cuanto a los factores que influyen en el correcto y seguro manejo de un automotor, tanto en los factores climáticos, ambientales y mecánicos.

-Los organismos de control de tránsito sean estos locales o nacionales, deben informar las consecuencias de manejar un vehículo a motor bajo los efectos de sustancias embriagantes.

-El endurecimiento en las sanciones, penas pecuniarias que se aplicarían a las personas que conduzcan en estado de embriaguez y peor aún si bajo este estado causaren daños, o lesiones en personas, podría constituir una herramienta para disuadir a los conductores de usar vehículos en estado de embriaguez.

-Adicionalmente a esto otra medida que disuadiría de este hecho, sería que la población tenga la certeza de la aplicación de la ley, teniendo en cuenta que el valor de la sanción es elevado, lo cual es estrictamente un acto de castigo al conductor ebrio.

5.2 Recomendaciones

-En función al tema en discusión, la primera recomendación es, la reforma a los artículos 384 y 385 del COIP. En el cual se cambiaría la pena privativa de la libertad por pena pecuniaria de mayor valor, dependiendo del grado de embriaguez del conductor; y dejando la disminución de puntos de la misma forma.

-Otra recomendación que surge de este estudio, es el emprendimiento de campañas publicitarias de educación vial por parte de la Agencia Nacional de Tránsito, como ente regulador a nivel nacional, destinadas a reducir la ingesta de bebidas embriagantes antes de conducir un vehículo.

-Es oportuno recomendar acciones que promuevan un cambio en la mentalidad de los ciudadanos, para terminar con los altos niveles de coima, y además contar con agentes de tránsito capacitados, con salarios dignos y formación académica adecuada.

-La difusión de la ley de tránsito y código Orgánico Integral Penal en materia de infracciones de tránsito es necesaria. Pues la educación puede moldear y modificar la percepción subjetiva de la realidad en el campo de la educación vial. Si se forma ciudadanos y conductores responsables por convicción, prácticamente la ley solo sería de aplicación en casos de excepción.

-Es importante concienciar a los conductores del agravante en el que incurre al abandonar a la víctima de un accidente de tránsito, ya que la ley indica que es un atenuante “intentar de forma voluntaria anular o disminuir las consecuencias de la infracción o brindar auxilio y ayuda inmediatos a la víctima, por parte de la persona infractora” (art.45.3, Código Orgánico Integral Penal).

REFERENCIAS

- Arango, L. (s.f.). Vehículo automotor. Recuperado el 12 Septiembre de 2014 de <http://www.banrepcultural.org/node/92119>
- Asamblea Nacional República del Ecuador. (2014). *De las Comisiones y Mesas Legislativas*. DICIEMBRE <http://www.asambleanacional.gob.ec>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2014). *Agencia Nacional de Tránsito*. Recuperado el 5 de Noviembre de 2014 de <http://www.ant.gob.ec/>
- Alegría, J. (2007). *Derecho Penal Parte General*. Lima- Perú: Fondo Editorial Universidad Alas Peruanas.
- Avila, Ruth. (2013). *Derechos constitucionales de protección*. Curso de formación inicial de jueces.
- Cabanellas, G. (1998). *Diccionario jurídico elemental*. Buenos Aires, Argentina: Heliasta.
- Cabanellas, G. (2003) "*Diccionario Jurídico*". Editorial Heliasta
- Camelo, R. y Jarque, G. (2004). *Curso de Derecho Penal*. Bahia Blanca- Argentina: Editorial Universidad Nacional del Sur.
- Carrara, F. (2006). *Teoría de la tentativa de la complicidad o del grado de fuerza física del delito*. Pampiona: Analecta.
- Cochia, J (2003). *La doctrina contravencional en la jurisprudencia de la Cámara de Apelaciones en lo Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires*. Recuperado el 8 de noviembre de 2014 de <http://www.unne.edu.ar/unnevieja/Web/cyt/cyt/2003/comunicaciones/01-Sociales/S-040.pdf>
- Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización. (2014). *Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización*. Quito: Ediciones Legales.
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Artículo 384-385, referencia general sobre los tipos de sanciones y niveles de alcohol*. Quito: Ediciones Legales.
- Colina, P., Fernández, A., y Gil, J. (2007). *Código penal: Concordado con jurisprudencia sistematizada y leyes penales*. Madrid: La Ley.

- Comunidad Andina. (2104). *Comunidad Andina*. Recuperado el 22 de Noviembre de 2014 de <http://www.comunidadandina.org/>
- Conde, M (s.f.) Teoría general del delito, p 91
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Relación entre los postulados generales, garantías y artículos hacia el buen vivir como en beneficio de una cultura vial saludable*. Registro Oficial.
- De la Cuesta, P. (1995) *Culpabilidad*. La prueba en el delito ecológico, editorial Tecnos, Madrid 1995, 47 pp. ISBN 84-309-2763-8
- Donna, E. (1995). Teoría de la imputación. Recuperado el 27 de Noviembre de 2014 de [www.derechopenalonline.comHomeArticulos](http://www.derechopenalonline.com/HomeArticulos)
- Diario de la Américas. (2013). *Ley contra conductores ebrios disminuye muertes en Colombia*. Medellín, Latinoamérica.
- Ecuador-vial. (2012). *Accidentes de tránsito*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2014 de <http://www.ecuador-vial.com/>
- El Comercio. (2006). El Comercio. Recuperado el 22 de Noviembre de 2014 de <http://www.elcomercio.com.ec/>
- Elizondo, L. (2005). *Principios Básicos de Salud Parte I*. México: Editorial Limusa s.a.
- Ferrajoli, L (1997) *Derecho y razón, teoría del garantismo penal*. Madrid Editorial Trona.
- Ferreiro, X. (2005). *La víctima en el proceso penal*. Madrid: Editorial La Ley Actualidad S.A.
- Figari, R, (2000). *Casuística penal: Doctrina y jurisprudencia* Mendoza, Ediciones jurídicas Cuyo.
- Fondo Mundial para la Seguridad Vial. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial*. Colombia.
- García, E. (2012) *Leyes Orgánicas*. Recuperado el 18 de Diciembre de 2014 de <http://www.monografias.com/trabajos88/introduccion-logica-juridica/introduccion-logica-juridica.shtml>
- Gi Rendón, R. (2006). *El Neoconstitucionalismo y los derechos fundamentales*: Recuperado el 26 de Noviembre de 2014 de <http://www.juridicas.unam.mx/>

- Gomez, M. (2010). *Comentarios al Código penal*. Valladolid: Lex Nova.
- Gunther, J. (1994). *Los delitos de omisión*. Editorial universidad externado de Colombia.
- Gunther, Jacobs (1995). *Derecho pena, parte general*. Madrid Ed Marcial Pons, 1ra edición.
- Hava, E. (2011). *Derecho Penal*. Recuperado el 18 de Noviembre de 2014 de <http://www.infoderechopenal.es/>
- Hernández, A. (2003). *Hacia una Nueva Cultura de Seguridad Vial*. San José - Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.
- Ius Invocatio. (2011). El principio de lesividad. Recuperado el 2 de Noviembre de 2014 de <https://iusinvocatio.wordpress.com/2011/03/06/principio-de-lesividad/>
- ICAP. (2013). *Blood Alcohol Concentration (BAC) Limits Worldwide*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2014 de <http://www.icap.org/Table/BACLimitsWorldwide>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia. (2014). Cuadro estadísticos de muertes por accidente de tránsito. Recuperado el 6 de Noviembre de 2014 de <http://www.medicinalegal.gov.co/>
- Jescheck, H. (1981). La antijuridicidad Recuperado el 30 de Noviembre de 2014 de biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/44/9.pdf
- Justicia Vial. (2014). Dato estadístico. Recuperado el 12 de Noviembre de 2014 de <http://justiciavial.com/>
- Kelsen, H. (1960). *Jerarquía de las normas*. Editorial Universitaria de Buenos Aires
- Laveaga, G., y Lujambio, A. (2008). *El derecho penal a juicio*: Diccionario Crítico. México D.F.: Instituto Nacional de Ciencias Penales.
- Legales (s.f.). El hecho presumido. Recuperado el 23 de marzo de 2015 de <http://legales.com/tratados/p/presunciones.htm>
- Ley 1696. (2013). *Disposiciones penales y administrativas para sancionarla conducción bajo alcohol u otras sustancias psicoactivas*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2014

- de <http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201696%20DEL%2019%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202013.pdf>
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). *Contravenciones y sanciones*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2014 de <http://www.asambleanacional.gob.ec/>
- Ley Orgánica de la función Legislativa (2012) Procedimiento Parlamentario. Asamblea Nacional: Quito Ecuador
- Liszt, F.(1914) Tratado de Derecho penal Tomo1, España: Recuperado el 12 de noviembre de 2014 de <http://www.revistas.ucm.es>.
- Lothar, P, (1973). *Dolo eventual*. "Doluseventualis als Problem der Entscheidungunter Risiko", ZStW 85, p. 38.; citado por Díaz Pita, ob. cit., p. 205.
- Mayer, E. (1915). La tipicidad. Recuperado el 13 de Noviembre de 2014 de tipicidadpenal.weebly.com/historia-de-la-tipicidad.html
- Mezger, E. (1935). La acción como fenómeno psíquico. Recuperado el 11 de Noviembre de 2014 de <https://books.google.com.ec/books?isbn=9683655548>
- Machicado, J, (2010) *Concepto de delito apuntes jurídicos*. Bolivia, La Paz Recuperado el 24 de Noviembre de 2014 de <http://jorgemachicado.blogspot.com/2009/02/que-es-el-delito.html#sthash.8m2iELtj.dpuf>
- Martí, A. (1992). *Limitaciones del conductor y del vehículo*. Barcelona: Boixareu editores.
- Ministerio de Defensa Nacional. (2014). *Dirección Nacional de Tránsito*. Recuperado el 13 de Noviembre de 2014 de http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/Direccion_Transito_transportes/Direccion_de_transito_y_transportes
- Muñoz, F. y García M. (2005). *Derecho Penal*. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Nieto, A. (2001). *La doctrina penal*. in memoriam. Castilla: Universidad de Castilla-La Mancha.
- Nieves, R. (2001). *Teoría del delito y Práctica Penal Santo Domingo*. República Dominicana: Ministerio Público.

- North, R. y Orange, R. (2008). *El alcoholismo en la juventud*. New York: Mac Millan Publishing Co. Inc.
- Núñez, R. (1999) *Manual de Derecho Penal*. Parte General y Parte Especial. Córdoba, Argentina: Lerner.
- Olano, C. (1993). *Accidentes de tránsito*. "Tratado Técnico- Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines: Ediciones librería del profesional Bogotá - Colombia
- Oneca, A. (1949). *Derecho penal*. Parte general tomo 1, Madrid Ed. Civitas
- Organización Panamericana de la Salud. (2013). *Datos estadísticos*. Recuperado el 16 de Noviembre de 2014 de <http://www.paho.org/>
- Ossorio, M. (1992). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Guatemala: Heliasta.
- Ortega, L. y Alzaga O. (1980). Diferencia entre ley orgánica y ley ordinaria, doctrina española. Comentarios a la Constitución española de 1978
- Parera, M (1992) *Limitaciones del conductor y vehículo*. España Marcambo.
- Pavón, F. (2012). *Manual de derecho penal mexicano*. México: Porrúa.
- Placencia, R. (1998). *Elementos de la antijurídica*. Recuperado el 28 de Noviembre de 2014 de biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/44/9.pdf
- Quinchuela, C. (2014). *Contravenciones de Tránsito*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2014 de <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechodetransitoytransporte/2014/07/04/contravenciones-de-transito>.
- Real Academia de la Lengua Española. (2014). *Definición*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2014 de <http://lema.rae.es/>
- Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2013). *Planificación en la actividades del control de tránsito*. Registro Oficial.
- Rodríguez, A. y Rodríguez, B. (2001). *Fundamentos de derecho penal y criminología*. Argentina: Editorial Juris.
- Rodríguez Devesa, J. (1981). *La idea de la libertad humana*. Recuperado el 5 de Noviembre de 2014 de www.biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/44/10.pdf

- Straten Werth. (2011). *La omisión*. Recuperado el 9 de Noviembre de 2014 de https://www.unifr.ch/ddp1/derechopenal/anuario/an_2009_03.pdf
- Sierra, H. y Cantaro, A. (2005). *Lecciones de Derecho Penal*. Bahía Blanca-Argentina: Universidad Nacional del Sur.
- Silva, A. (2004). *Criminología y conducta antisocia*. México: Pax México.
- Silva, H. (2000). El delito de manejar en estado de ebriedad: aspectos penales, criminológicos. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- Silva, H. (2005). *Medicina Legal y Psiquiatria Forense*. Volumen II. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- Sopena i Associats, (2014). *Conducir bajo los efectos del alcohol*. España. Recuperado el 28 de Noviembre de 2014 de <http://www.sopenaiassociats.com/conducir-bajo-los-efectos-del-alcohol/>
- (Torres, E. (1988). Breves comentarios al código penal. Ecuador: Editorial jurídica del Ecuador.
- Terreros, V. (2006). *Derecho penal*. Parte general Primera Edición Grijley Lima
- Terragni, A. (2010). Acción típica. Recuperado el 21 de Noviembre de 2014 de <http://www.terragnijurista.com.ar/derecho/cap10.htm>
- Troya, Sebastián. (2012). Ecuador con nueva tipología de accidentes. Quito. Recuperado el 22 de Noviembre de 2014 de <http://www.ecuadorvial.com/wp-content/uploads/2012/11/ECUADOR-CON-NUEVA-TIPOLOG%C3%8DA-DE-ACCIDENTES-DE-TR%C3%81NSITO.pdf>
- UNAM. (2011). *Teoría del delito*. Recuperado el 28 de Noviembre de 2014 de <http://v880.derecho.unam.mx/papime/TeoriadelDelitoVol.II/uno.htm>
- Universidad de navarra. (2010). *Glosario de términos teoría del delito*. Recuperado el 14 de noviembre de 2014 <http://www.unav.es/penal/delictum/>
- Valle, P. (2012). *Imprudencia en el derecho penal*. El tipo subjetivo del delito imprudente. Barcelona: Atelier.
- Welzel, H. (1970). Acción y omisión. Derecho Penal Alemán, traducción de Bustos Ramírez y Sergio Yáñez, Santiago
- Zaffaroni, E. (1973). *Teoría del Delito Buenos Aires*: Editorial Ediar.

Zaffaroni, E. (2000). *La globalización y las actuales orientaciones de la política criminal*. Direito Criminal. Belo Horizonte

Zapata, J. (2011). *Ecuador es el segundo país más bebedor de América Latina*

Recuperado el 5 de mayo de 2015 de
http://www.bbc.co.uk/mundo/noticias/2011/08/110812_ecuador_licor_consumo_alcohol_costos_cch...

ANEXOS

Anexo 1

Límites de concentración de alcohol en la sangre de acuerdo a cada país.

(Blood Alcohol Concentration (BAC) Limits Worldwide)

Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Albania	0.5
Algeria	0.1
Argentina	0.5
Armenia	0.4
Australia	0.5
Austria	0.5
Azerbaijan	0.0
Barbados	n/a - there is no legal BAC limit in Barbados, but "drink or drug (consumption) to such an extent as to be incapable of having proper control of the vehicle" is an offence.
Belarus	0.29
Belgium	0.5
Bolivia	0.49
Bosnia and Herzegovina	0.3 (0.0 mg/ml for bus and truck drivers)
Botswana	0.8
Brazil	0.0
Bulgaria	0.5
Cambodia	0.5

Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Canada	0.8 (BAC level is 0.8 at the federal level, but 0.5 in some provinces.)
Chile	0.3 - 0.8 (A BAC between 0.3 - 0.8 qualifies as driving under the influence, whilst anything above 0.8 is considered driving drunk.)
China	0.8 (BAC levels equal to or above 0.8 constitute "driving while intoxicated", while BAC levels of 0.2 - 0.8 constitute "driving while drinking alcohol".)
Colombia	0.2 – 1.5 (There are different levels of penalty for a BAC of between 0.2 - 0.39, 0.4 - 0.99, 1.0 -1.49, and 1.5 and greater)
Costa Rica	0.5
Croatia	0.5 (0 for professional drivers and drivers under 24 years of age)
CzechRepublic	0 - 0.8 (BAC levels between 0 - 0.8 carry penalties of fines and driving license penalty points, above 0.8 is a criminal offence)
Denmark	0.5
Ecuador	0.3 - 0.8 (There are two different levels of penalty for a BAC of between 0.3 - 0.8, and 0.8 and greater.)
El Salvador	0.5 - 1.0 (A BAC of between 0.5 - 1.0 is considered pre-inebriated, and a BAC of 1.0 or over is considered inebriated.)
Estonia	0.2
Ethiopia	0.8

Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Finland	0.5
France	0.5
Georgia	0.2
Germany	0.5
Greece	0.5
Guatemala	0.8
Guyana	0.8
Honduras	0.7
Hungary	0.0
Iceland	0.5
India	0.3
Ireland	0.5
Israel	0.5
Italy	0.5
Japan	0.3
Kenya	0.8
Kyrgyzstan	0.5
Latvia	0.5
Lithuania	0.4
Luxembourg	0.5
Macedonia	0.5
Malaysia	0.8

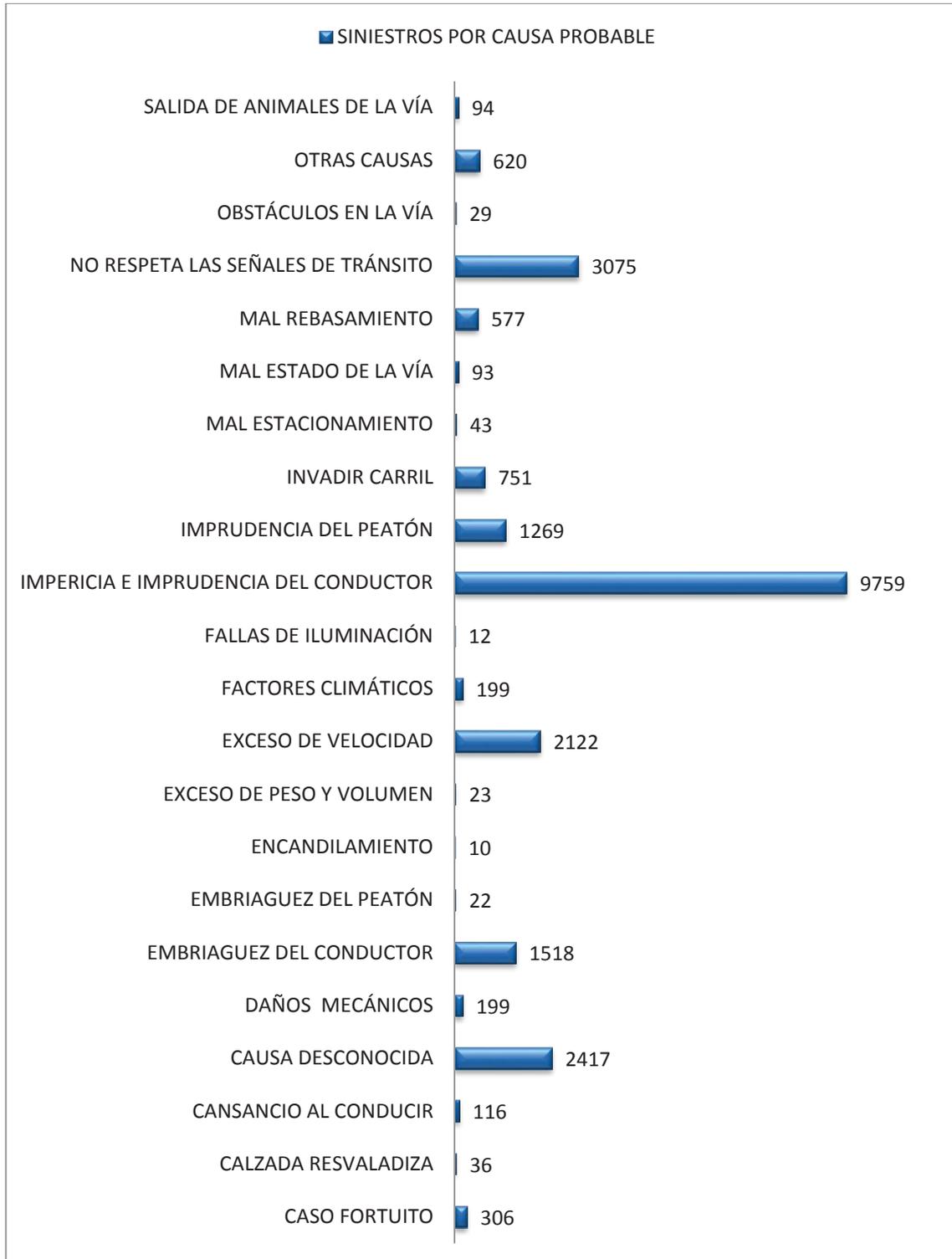
Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Malta	0.8
Mauritius	0.5
Mexico	Drink driving regulations are determined at the state rather than national level. Only the following states currently have legal driving limits: Aguascalientes, Chiapas, Distrito Federal, Estado de Mexico, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Tamaulipas, and Vera Cruz - 0.4; Chihuahua - 0.5; Guanajato, Morelos, Nuevo León, Oaxaca, Quintana Roo, and Sonora - 0.8; Colima 0.8 - 1.0.
Moldova	0.3
Mongolia	0.5
Montenegro	0.5
Nepal	0.0
TheNetherlands	0.5 (0.2 mg/ml for new drivers)
New Zealand	0.8
Nicaragua	0.5
Norway	0.2
Panama	0.1 - 0.85 (BAC levels between 0.1 - 0.5 merit a warning, between 0.51 - 0.85 a fine, and 0.86 and above a fine plus retention of vehicle)
Paraguay	0.2 -0.8 (A BAC between 0.01 and 0.2 is considered a light offence, a BAC between 0.21 and 0.8 is considered a serious offence, and a BAC of 0.81 or greater is considered a very serious offence)

Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Peru	0.5
Philippines	0.5
Poland	0.2
Portugal	0.49
Puerto Rico	0.2 -0.8 (The BAC limit for drivers aged 21 years or over is 0.8, for drivers aged between 18 and 21 years, the BAC limit is 0.2)
Romania	0.0
Russia	0.0
Serbia	0.3
Singapore	0.8
Slovakia	0.0 (A BAC of 1.0 or greater is classified as a criminal offence)
Slovenia	0.5
South Africa	0.5 (0.2 for professional drivers)
South Korea, Rep of	0.5
Spain	0.5
Suriname	0.5
Sweden	0.2
Switzerland	0.5
Tanzania	0.8

Country	Maximum Legal BAC (in mg/ml)
Thailand	0.5
Turkey	0.5
Turkmenistan	0.3
Uganda	0.8
United Kingdom	0.8
United States	0.8
Uruguay	0.3
Venezuela	0.8
Zimbabwe	0.8

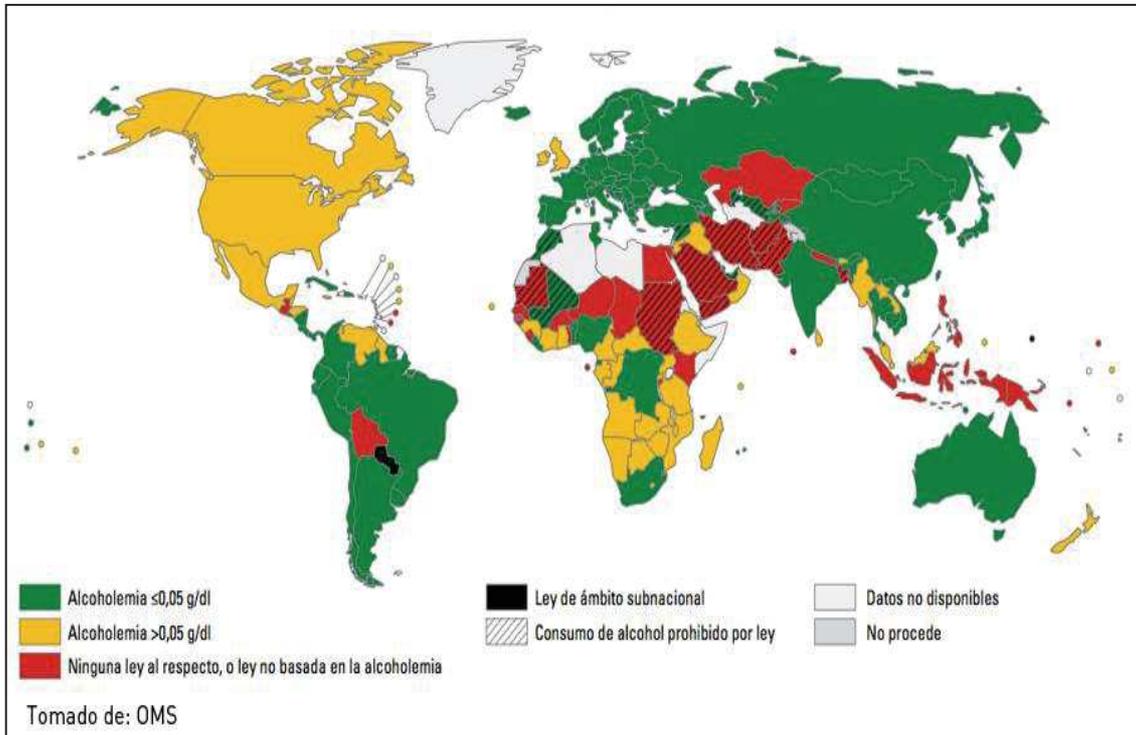
Fuente: ICAP (Julio 2013).

Anexo 2. SINIESTROS POR CAUSAS PROBABLES A NIVEL NACIONAL A JULIO 2104



Fuente: ANT

Anexo 3. Mapa Mundial sobre límites de alcohol permitido en las legislaciones de cada país.



<http://www.icap.org/Table/BACLimitsWorldwide>

Fuente: OMS

Como se puede observar la mayoría de legislaciones en el mundo, tienen como límite de tolerancia de alcohol en la sangre una cantidad menor a 0,05 decigramos por decilitro de sangre.

Según estudios de la OMS cantidades mayores de alcohol a la indicada en la sangre de los seres humanos, limitan en gran manera su capacidad motora, sus reflejos, capacidad de reacción, entre otros aspectos, que son fundamentales a la hora de conducir un vehículo.