

Memorando Nro. AN-CPAE-2024-0028-M

Quito, D.M., 15 de febrero de 2024

**PARA:** Sr. Mgtr. Henry Fabián Kronfle Kozhaya  
**Presidente de la Asamblea Nacional**

**ASUNTO:** PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS

De mi consideración:

Luego de saludarle por medio del presente documento y al amparo de lo establecido en el artículo 134 de la Constitución de la República del Ecuador y los artículos 9 numeral 6 y 54 numeral 1, de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, remito para su conocimiento y trámite subsiguiente el **“PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS”**.

Al efecto, cúmpleme en función de lo que establece el artículo 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, presentar el proyecto en mención, mismo que cuenta con la exposición de motivos, considerandos y articulado que sustenta esta iniciativa la cual versa sobre una sola materia.

Acompaño el cuadro de firmas de respaldo referido en el artículo 54 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Por la favorable atención que se sirva brindar al presente, anticipo a Usted mi agradecimiento, y aprovecho la oportunidad para expresarle mis sentimientos de la más alta y distinguida consideración.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

**Documento firmado electrónicamente**

Dr. Adrián Ernesto Castro Piedra  
**ASAMBLEÍSTA**

Anexos:

- proyecto\_reclasificacion\_contravencional\_coip.pdf
- camscanner\_15-02-2024\_11.48.pdf



ADRIAN ERNESTO  
CASTRO PIEDRA

No. de trámite:

443181

Fecha recepción: 2024-02-15 13:33

No. de referencia:

AN-CPAE-2024-0028-M

Fecha documento: 2024-02-15

Remitente:

Adrián Ernesto Castro Piedra

adrian.castro@asambleanacional.gob.ec

Revise el estado de su documento  
con el usuario 0104194493 en:

<http://dts.asambleanacional.gob.ec>

*Ok una hoja  
Anexo 26 hojas*












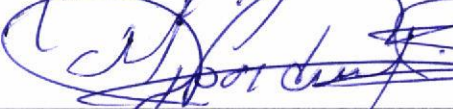
**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA  
REFORMATORIA AL CÓDIGO  
ORGÁNICO INTEGRAL PENAL  
PARA RECATEGORIZAR LAS  
CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO,  
FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL  
PREVENTIVA Y REDUCIR LA  
CARGA PROCESAL EN MATERIA  
DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS  
JUZGADOS DEL PAÍS**

**PROPONENTE: DR. ADRIÁN CASTRO PIEDRA  
ASAMBLEÍSTA POR EL AZUAY**





**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO  
 INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE  
 TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA  
 CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS  
 DEL PAÍS**

Nombre del Asambleísta	Firma de Respaldo
Sterson Ardóñez	
Tommaso Zambrano	
Romina Pels Juncuer	
Roberto Carlos Cordero Tapia	
Jorge Alvarado P	
Leticia Cisneros G	
Dionicio Domínguez Arceles	
Carlos Alberto Rodríguez Ríos	
Lidia Rosero Jarama	
PEDRO VEASCO	
ARTURO MORENO E	
Manuel Bohórquez	
JAI ME BUEYANA	

Al tenor de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 134 de la Constitución de la República del Ecuador y el numeral 1 del artículo 54 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, las y los asambleístas abajo firmantes respaldamos el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS"**, de iniciativa de Adrián Ernesto Castro Piedra, asambleísta por la Provincia del Azuay.

Nombre del Asambleísta	Firma de Respaldo
Celestina Wisum	
Douglas Morales	
Nathaly Farinango Delgado	
Lorena Rosado Sanchez	
Niuke Sara Baldeón	
César Coronado Guamaní	
LUCIO GUTIÉRREZ	
León Jaramilla Zúñiga	
Cecilia Jaramilla Zúñiga	
SOFIA SANCHEZ	
HERNAN ZARATE	
Gissella Huiling	

**PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS**

Nombre del Asambleísta	Firma de Respaldo
	RAFAEL DAVILA
Humberto Alvarado	
KARINA SUBÍA DÁVALOS	K. S. Lina Zúlas
JONATHAN PARRA	
Paul F. Brestain C	

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1.- RECATEGORIZACIÓN DE CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO:

Con sabiduría, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyas últimas reformas rigen en el Ecuador a partir del 10 de agosto de 2021, ordenó en su Disposición Transitoria Octogésima Primera que, en el plazo máximo de 180 días, la Asamblea Nacional debió aprobar las reformas al COIP para recategorizar las contravenciones de tránsito, mandato que ha quedado en letra muerta pues estamos por llegar a los 3 años sin que esto se haya cumplido, siendo este, entre otros motivos, la razón de la presentación del presente proyecto de reforma.

En las carreteras de nuestro país a diario existen varios acontecimientos que acarrear, lesionados, daños materiales, pérdidas económicas e inclusive muertes de los usuarios de las vías, esto a pesar de los esfuerzos normativos para prevenir, sancionar e incluso educar y concienciar a los usuarios viales tal y como lo dispone la LOTTTSV; sin embargo, las estadísticas nacionales y la realidad actual no evidencian un cambio sustancial en el comportamiento conductual de los conductores en las vías del territorio nacional.

En este sentido, para abordar esta problemática debemos enfatizar en que los siniestros de tránsito a diferencia de los accidentes, son hechos de carácter causales prevenibles, con enfoque a prevención controlable.

La estadística nacional sostiene que en los últimos tres años los siniestros viales han tenido una disminución mínima, siendo la que se muestra a continuación:

Causas Probables	2021			2022			2023*		
	Siniestros	Lesionados	Fallecidos	Siniestros	Lesionados	Fallecidos	Siniestros	Lesionados	Fallecidos
CONducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, PA	5.640	4.324	949	5.126	4.231	873	4.294	3.785	754
NO RESPETAR LAS SEÑALES REGLAMENTARIAS DE TRÁNSITO. (PARE, CED	3.861	3.870	144	4.113	3.886	142	3.546	3.739	154
CONducir vehículo superando los límites máximos de velocidad	3.049	2.122	300	3.538	2.725	364	3.156	2.458	409
NO MANTENER LA DISTANCIA PRUDENCIAL CON RESPECTO AL VEHÍCULO	1.828	1.484	109	1.444	1.314	97	1.486	1.164	91
CONduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacie	1.656	1.235	85	1.714	1.249	111	1.302	950	88
NO GUARDAR LA DISTANCIA LATERAL MÍNIMA DE SEGURIDAD ENTRE VE	867	716	35	779	715	39	677	551	66
BAJARSE O SUBIRSE DE VEHÍCULOS EN MOVIMIENTO SIN TOMAR LAS PRE	504	521	15	648	734	17	618	705	15
REALIZAR CAMBIO BRUSCO O INDEBIDO DE CARRIL	810	714	28	1.020	1.071	95	573	543	46
CONducir en sentido contrario a la vía normal de circulación	599	757	136	581	744	160	560	762	149
NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO A VEHÍCULOS.	541	363	16	627	534	19	435	317	16
NO CEDER EL DERECHO DE VÍA O PREFERENCIA DE PASO AL PEATÓN	210	161	34	192	162	20	388	353	44
CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR (EXPLOSIÓN DE NEUMÁTICO NUEVO,	271	142	27	455	410	30	322	234	29
CONDICIONES AMBIENTALES Y O ATMOSFÉRICAS (NIEBLA, NEBLINA, GRA	341	204	37	274	152	32	320	206	35
PEATÓN QUE CRUZA LA CALZADA SIN RESPETAR LA SEÑALIZACIÓN EXIST	185	177	32	197	172	39	305	293	56
NO TRANSITAR POR LAS ACERAS O ZONAS DE SEGURIDAD DESTINADAS E	285	230	77	388	391	77	281	259	67
CONducir en estado de somnolencia o malas condiciones física	128	81	13	115	64	16	192	121	18
MALAS CONDICIONES DE LA VÍA Y O CONFIGURACIÓN (ILUMINACIÓN Y	102	78	25	70	68	29	112	97	35
FALLA MECÁNICA EN LOS SISTEMAS Y O NEUMÁTICOS (SISTEMA DE FREN	184	136	9	171	113	8	110	66	15
PRESENCIA DE AGENTES EXTERNOS EN LA VÍA (AGUA, ACEITE, PIEDRA, LA	44	36	4	61	53	12	72	87	12
PEATÓN TRANSITA BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL, SUSTANCIAS ESTUPE	46	33	9	50	44	6	71	63	12
DAÑOS MECÁNICOS PREVISIBLES	54	35	21	38	63	4	60	55	12
ADELANTAR O REBASAR A OTRO VEHÍCULO EN MOVIMIENTO EN ZONAS O	63	41	11	38	31	2	41	29	4
DEJAR O RECOGER PASAJEROS EN LUGARES NO PERMITIDOS	24	25	1	32	29	5	41	45	3
MAL ESTACIONADO - EL CONDUCTOR QUE DETENGA O ESTACIONE VEHIC	31	21	9	15	16	2	28	20	1
NO RESPETAR LAS SEÑALES MANUALES DEL AGENTE DE TRÁNSITO	16	11	1	17	20	2	20	25	-
PESO Y VOLUMEN - NO CUMPLIR CON LAS NORMAS DE SEGURIDAD NECE	12	13	4	34	15	1	10	5	1
DISPOSITIVO REGULADOR DE TRÁNSITO EN MAL ESTADO DE FUNCIONAN	1	2	-	2	-	-	8	12	-
<b>Total general</b>	<b>21.362</b>	<b>17.532</b>	<b>2.131</b>	<b>21.739</b>	<b>19.006</b>	<b>2.202</b>	<b>19.028</b>	<b>16.944</b>	<b>2.132</b>

**Tabla 1. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, recopilación entes de control, estadística correspondiente a los años 2021, 2022 y 2023**

De la tabla expuesta se puede demostrar que, en el año 2021 el Ecuador tuvo 21.352 siniestros viales, consecuentemente en el año 2022 estos ascendieron a 21.739 siniestros viales y en el año 2023 hubo una reducción a 19, siniestros en el territorio nacional. Esta estadística fue debidamente proporcionada por el ente regulador nacional en materia de tránsito.

Llaman mucho la atención, las causas por las cuales los índices de siniestralidad a nivel país no se han ido controlando, pese a la existencia de legislación que previene, educa, concientiza y sanciona el mal comportamiento de los usuarios en la vía. De la data proporcionada se identifica que, en los tres años comparados en el presente análisis, coincide como causa probable principal el de “conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor)”, abriendo producido 5.640 siniestros de tránsito en el 2021; 4.324 lesionados y 949 fallecidos. Así también, en el año 2022, por esta misma causa se registraron 5.126 siniestros de tránsito, con 4.231 lesionados y provocando la muerte de 873 ciudadanos; finalmente en el año 2023, esta causa de distracción produjo 4.294 siniestro, 3.785 lesionados y 754 fallecidos.

La segunda causa probable en causar mayor siniestralidad en nuestro país, responde a “no respetar las señales reglamentarias de tránsito, siendo estas (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc)”. Esta causa ha provocado en el año 2021, 3.861 siniestros de tránsito, dejando 3.870 lesionados y 144 fallecidos; para el 2022 esta cifra aumentó provocando 4.113 siniestros de tránsito, 3.886 lesionados y 142 personas fallecidas. Finalmente, en el 2023, esta causa ha provocado 3.546 siniestros viales, con un número de 3.739 lesionados y 154 personas fallecidas.

Por otro lado, la tercera causa más común y coincidente en el comparativo anual de los años 2021, 2022 y 2023 corresponde a la “conducción de un vehículo superando los límites máximos de velocidad”, provocando en el año 2021, 3.049 siniestros viales, 2.122 lesionados y 300 fallecidos; mientras que en el año 2022 resultaron 3.538 siniestros, 2.725 lesionados y 364 personas fallecidas. El año 2023 a causa de la probabilidad señalada se produjeron 3.156 siniestros, 2.458 lesionados y 409 personas fallecidas.

Sin embargo, es importante mencionar que pese que estas tres causas son las más comunes y recurrentes y con más fallecidos a nivel nacional, estas se encuentran categorizadas en nuestro ordenamiento jurídico dentro de contravenciones menores.

En este caso, el mejor ejemplo es lo que actualmente contiene el Código Orgánico Integral Penal como contravención de sexta clase, sancionado con una multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador (artículo 391) a la o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres. (numeral 12).

Esta causal, ha sido sancionada por los entes del control de tránsito competentes a nivel nacional, en el siguiente número:

2021	2022	2023	TOTAL
17.264	16.573	17.328	51.165 sanciones en los últimos tres años

Tabla 2. Sanciones impuestas por los entes de control del tránsito a nivel nacional al artículo 391 numeral 12, en los años 2021, 2022 y 2023. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

Así también, es importante revisar lo que sanciona el artículo 389 del Código Orgánico Integral Penal referente a las contravenciones de tránsito de cuarta clase, mismas que son sancionadas con una multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado del trabajador a *“la o el conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, cruce o preferencia de vías”*. Esta contravención curiosamente es la segunda causa de mayor siniestralidad en los últimos tres años, información que expuse en párrafos anteriores, pero los datos consolidados por la Agencia Nacional de Tránsito desde los entes competentes del control operativo del tránsito, demuestran que esta contravención ha sido sancionada en los últimos tres años de la siguiente manera:

2021	2022	2023	TOTAL
264.322	263.909	315.136	843.367 sanciones en los últimos tres años

Tabla 3. Sanciones impuestas por los entes de control del tránsito a nivel nacional al artículo 389 numeral 1, en los años 2021, 2022 y 2023. Fuente: Agencia Nacional de Tránsito.

El Código Orgánico Integral Penal sanciona al conductor que exceda la velocidad de su automotor dentro de dos categorías, como contravención de tránsito de primera clase, siempre y cuando el conductor exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, esta sanción corresponde a una pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador y la reducción de diez puntos en su licencia de conducir. Esto lo contempla el artículo 386 numeral 3 del COIP. Por otro lado, la legislación ecuatoriana contempla como una contravención de tránsito de cuarta clase, sancionada con una multa equivalente al treinta por ciento de un salario básico unificado al conductor que conduzca un vehículo y que exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos.

Los entes de control de tránsito han sancionado estas contravenciones en los últimos tres años de la siguiente manera:

	2021	2022	2023	TOTAL
Art. 386 numeral 3 COIP: La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado, establecidos en el reglamento correspondiente.	15.930	13.907	23.967	53.804

Art. 389 numeral 6 COIP: La o el conductor que con un vehículo automotor exceda dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, de conformidad con los reglamentos de tránsito correspondientes.	2021	2022	2023	TOTAL
	421.430	657.803	1,078.803	2,158.036

En todo este contexto, la estadística expuesta en el presente documento demuestra que en los tres últimos años (2021, 2022 y 2023) el Ecuador ha tenido 43,110.03 siniestros de tránsito, de los cuales 15.060 (tres últimos años) han correspondido a causas probables de conducción desatendida por celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento. Esta causa ha alcanzado el número de 51.165 sanciones en los últimos tres años por parte de la autoridad de control de tránsito competente.

La segunda causa probable de siniestralidad en el Ecuador en los tres últimos años (2021, 2022 y 2023) corresponde a los conductores que no respetan las señales reglamentarias de tránsito, estos siniestros han ascendido en los años comparados a 11.520 siniestros en las vías ecuatorianas. Esta causa ha sido sancionada por los entes de control de tránsito en los tres últimos años en un número de 843.367 sanciones a nivel nacional.

La tercera causa probable analizada en el presente documento, corresponde a exceder los límites máximos de velocidad y en los años comparados (2021, 2022 y 2023) se han producido 9.743 siniestros viales, siendo sancionados 53.804 ciudadanos por el artículo 386 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal. Y, en estos tres años se han sancionado a 2,158.036 ciudadanos por el cometimiento de la contravención tipificada en el artículo 389 numeral 6 del Código Integral Penal.

La estadística expuesta arroja cifras nacionales que continúan alarmando a las autoridades competentes de la materia, por lo tanto, para tomar acciones congruentes, se debe partir del análisis si los siniestros y sus causas son hechos con características controlables y prevenibles, y si es que estos dependen también de una mejor cultura y educación por parte del Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados hacia los actores viales. Sin embargo, las reformas de agosto de 2021 a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial contemplaron en su contenido temáticas importantes dirigidas a la implementación, mejora y garantía de la educación, formación y capacitación vial para todos los actores viales, siendo una de las más importantes la implementación de contenidos curriculares en educación vial a partir del primer año de educación inicial, hasta el tercer año de bachillerato.

Así también, la LOTTTSV dispone como una de las funciones de la máxima autoridad de la Agencia Nacional de Tránsito la de promover y mantener campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente.

Por otro lado, la misma norma dispone como competencia de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales el promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación de manera continua en temas relacionados con la convivencia vial, tránsito y seguridad vial dentro de sus jurisdicciones.

Es así que la Ley Orgánica de Tránsito en su artículo 185 ha definido incluso los objetivos de la educación en tránsito y seguridad vial señalando como principales a los siguientes:

- a) Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito;
- b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;
- c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;
- d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;
- e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;
- f) Procurar la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito; entre otros.

Este mismo articulado ha señalado la obligatoriedad del Ministerio rector de la educación, el Ente Nacional del Transporte (ANT) y los GAD, dentro del ámbito de sus competencias, velar por el cumplimiento estricto de los objetivos contemplados en este cuerpo legal.

Todo lo antes indicado, que se suma al mandato de la LOTTTSV para recategorizar las contravenciones de tránsito en el país nos conducen ineludiblemente a la presentación de este proyecto reformativo.

## **2.- FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA:**

Si bien es cierto, la Seguridad Vial constituye uno de los principales objetivos del control de tránsito y el transporte en las vías estatales del país, no es menos cierto que durante los últimos años, ha existido una enorme preocupación por parte de la ciudadanía, en especial de conductores profesionales y no profesionales, en lo que se refiere a los controles que se realizan en las vías del país por medio de dispositivos tecnológicos, dado que muchos de aquellos, al parecer no se estarían realizando su función preventiva sino al contrario, una función recaudatoria, situación que dista meridianamente de su verdadero acometido que debería ser, reducir los siniestros de tránsito y consecuentemente los índices de mortalidad en nuestro país.

Las últimas reformas a la LOTTTSV incorporaron el Art. 30.3a que sentencia de manera categórica que **“La finalidad del control por medios tecnológicos será preventiva”**

Por ende, y dado que nos encontramos en proceso de recategorizar las contravenciones de tránsito, es necesario señalar que el Ecuador requiere un cambio hacia una cultura preventiva, donde los conductores no puedan demandar o aducir falta de socialización o conocimiento de los controles que se desarrollan en las distintas vías del país, particular que requiere de acciones concretas que evidencien y sobrepasen las meras intenciones de las autoridades estatales en todo nivel.

Por otra parte, la última reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ha incorporado importantes reformas que tienen que ver con la prevención dentro de los controles entre los que se destacan, por ejemplo:

- a) El hecho de que los controles de tránsito realizados por el personal operativo de las distintas entidades de control no puedan ser improvisados todos los días, sino que deban ser programados y por lo tanto deben constar en una orden de cuerpo desarrollada el día anterior, donde conste el jefe encargado del mismo y los lugares en donde deban ser realizados;
- b) Las pruebas y evaluaciones teóricas, prácticas, de salud, y de confianza, anuales al personal operativo.
- c) La dotación de bodycams para que todos los procedimientos de control queden registrados en beneficio del ciudadano;
- d) El hecho de que los dispositivos conocidos como “radares” no puedan ser colocados discrecionalmente, sino que antes sean socializados con la ciudadanía, que no puedan estar ocultos o en curvas o pendientes, y que siempre obedezcan y sean colocados en puntos negros de alta siniestralidad y no de forma antojadiza, es decir que sirvan para prevenir no para recaudar;
- e) Que los ciudadanos no estén obligados a impugnar en el cantón donde se ha dado la infracción, sino en el lugar de su domicilio.
- f) Además, la incorporación del “pronto pago” que es una figura interesante dentro de la nueva Ley de Tránsito, donde los ciudadanos dentro de 20 días de cometida su citación, cancelarán el importe únicamente del 50% del valor de la multa de tránsito, haciendo que inclusive la carga laboral de jueces y fiscales en el país disminuya para que puedan atender asuntos mucho más álgidos como por ejemplo los graves casos de femicidios, asesinatos, violaciones, etc.

Las antes referidas reformas, si bien son importantes, requieren necesariamente de otras reformas a leyes conexas que permitirán completar el acometido de la política preventiva nacional.

En este sentido el Código Orgánico Integral Penal, tiene que adaptar su estructura y su visión hacia la prevención, pero sin descuidar la parte sancionatoria frente a hechos y actos que definitivamente ameritan la punición estatal, con la finalidad de no dejar en la impunidad al infractor y a quien ha puesto en riesgo a la vida y la salud de distintos actores de la movilidad.

Por esta razón creemos necesario que se realicen cambios importantes a nivel nacional, partiendo de un diagnóstico de los equipos tecnológicos de control, su ubicación e implementación técnica y estratégica, la supervisión inmediata de su calibración y ante todo la verificación de que sus características sean preventivas, y esto se podrá conseguir a través de las reformas al COIP que nos permitimos proponer mediante un proyecto de reforma legal.

Por esa razón encontraremos en el articulado del presente proyecto, la regulación de las contravenciones realizadas por medios tecnológicos para que su función sea preventiva.

### **3.- CORRECCIONES AL ACTUAL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL:**

Se ha generado impunidad en el país, debido a la incongruencia en la forma de tipificar contravenciones y procedimientos dentro del COIP, que requieren urgentemente ser corregidos y que pasaré a señalar a continuación:

3.1.- Complementar requisito previo al retiro del vehículo de los contraventores de tránsito, pues actualmente el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 251 establece que:

*“La Agencia Nacional de Tránsito, o los GADs, en sus respectivas jurisdicciones, fijarán anualmente el costo de los exámenes para la detección de intoxicación por alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas, cuyo valor será cobrado cuando el resultado sea positivo. Para este efecto, los jueces exigirán la presentación de los recibos de pago de multa y del examen de alcoholemia correspondientes.”* (Negrita me pertenece)

La Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado- LOCGE, prescribe: *“Para efecto de esta Ley se entenderán por recursos públicos, todos los bienes, fondos, títulos, acciones, participaciones, activos, rentas, utilidades, excedentes, subvenciones y todos los derechos que pertenecen al Estado y a sus instituciones, sea cual fuere la fuente de la que procedan, inclusive los provenientes de préstamos, donaciones y entregas que, a cualquier otro título realicen a favor del Estado o de sus instituciones, personas naturales o jurídicas u organismos nacionales o internacionales.”*

En la práctica, los infractores retiran sus vehículos sin el pago ni de la multa ni de las pruebas antes indicadas, dado que los Jueces no exigen este particular en sus sentencias, lo que hace que la norma reglamentaria a la que nos referimos en principio sea ineficaz, siendo por lo tanto necesario traer el texto reglamentario a la norma Orgánica. Lo contrario representan costos para los Municipios en trámites de recuperación de cartera y las consecuentes observaciones de los Órganos de Control.

3.2.- Corrección de la sanción a quien conduzca un vehículo con licencia de tipo diferente a la exigible para el vehículo que conduce, El Art. 132 del Reglamento a la LOTTTSV, establece tanto los tipos como las categorías de licencias de conducir de la siguiente manera:

***“A. No profesionales:***

*1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.*

*2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes. Excepcionalmente, los automóviles y camionetas de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la Contraloría General del Estado.*

*3. Tipo F: Para personas con discapacidad y automotores especiales adaptados de acuerdo a la discapacidad del conductor.*

***B. Profesionales:***

*1. Tipo A I: Para conducir vehículos automotores de menos de 4 ruedas destinados al transporte público y comercial, tales como mototaxis o tricimotos y los del tipo A.*

2. Tipo C I: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales y en general todo vehículo público o particular de emergencia y control de seguridad. Excepcionalmente, los automóviles y camionetas de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la Contraloría General del Estado.

3. Tipo C:

3.1. Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad máxima de 26 asientos incluido el conductor de la unidad y los vehículos comprendidos en el tipo B.

3.2. Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga de hasta 3,5 Toneladas.

4. Tipo D: Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte público o del Estado con una capacidad de más de 26 asientos.

5. Tipo E: Para vehículos de 4 ruedas o más diseñados para el transporte comercial o del estado con una capacidad de carga desde 3.6 toneladas, incluye vehículos de uso especial, vehículos para transportar mercancías o substancias peligrosas y vehículos especiales de transporte férreo como: ferrocarriles, auto ferros, tranvías, etc.

6. Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros). Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

### **C. Especiales:**

1. Permiso internacional de conducir.

*La prestación del servicio de transporte público y comercial, será realizada por conductores que posean licencia correspondiente a la categoría tipo "C" o de clase superior, según sea el caso; a excepción de las mototaxis o tricimotos de servicio comercial, para cual se requerirá categoría A1."*

Ahora bien, por su parte el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en el Art. 386 inciso tercero numeral 2 contempla como una de las Contravenciones de tránsito de primera clase, sancionada con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días, el caso de la persona que conduzca un vehículo con una **licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce**, sin que este artículo haga referencia al "tipo", sino como se puede observar solamente a la categoría de la licencia.

Dentro de los operativos de control que realizan los GADS a través de los Agentes Civiles de Tránsito, en uso de sus facultades legales a la hora de tomar un procedimiento se han encontrado con casos de ciudadanos en que, por poner un ejemplo son portadores de una licencia de categoría no profesional, sin embargo el “Tipo” de la categoría no es el que se requiere para determinado automotor, como es el caso de conductores de motocicletas que de acuerdo a la disposición que citamos en líneas anteriores del Reglamento a la LOTTTSV, para conducir deberían portar una licencia “**Categoría**” No profesional y de “**Tipo**” A, que es el que se requiere para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.

Como se puede observar el COIP no hace referencia dentro de la contravención al “**Tipo**” sino a la “**categoría**” de las licencias, lo que a la hora de un juzgamiento por no tener una licencia tipo A en el caso del ejemplo podría no ser sancionado por un Juez quedando la infracción impune, dado que el COIP, reiteramos, se refiere solo a la Categoría, cuando en la realidad sabemos que **no todo conductor portador de licencia categoría No Profesional tiene la experticia para conducir una motocicleta**, de hecho no todas las personas que manejan un automóvil o camioneta saben conducir una motocicleta.

Sin embargo, del contexto de la Ley Penal se puede observar que el **Art. 374 numeral 2** íbidem que regula los **Agravantes en infracciones de tránsito**, si hace alusión y énfasis al **tipo de licencia**, así:

*“...Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.”* (Negrita y subrayado me pertenece)

El control de licencias de conducir no hace sino prevenir el grado de accidentes de tránsito dentro del país, sin embargo desde que entró en vigencia el COIP y vista la disposición que nos hemos permitido citar, los Municipios se ha visto impedida de ejercer un control efectivo, que insistimos, tiene como única finalidad prevenir el grado de accidentabilidad y sobre todo concientizar a la ciudadanía para que obtengan las licencias dentro del tipo que les corresponde de acuerdo a la norma del RLOTTTSV que está vigente.

La licencia de conducir acredita y autoriza a una persona para conducir un vehículo de acuerdo con su clasificación, en correlación con su experticia y grado de conocimiento del automotor, además de que en un accidente de tránsito puede convertirse en un agravante al momento de dictar una sentencia condenatoria, toda vez que de comprobarse que si no se tiene licencia de tipo y categoría exigible, la persona no es apta para conducir vehículo y por ende está poniendo en riesgo su seguridad y la de los demás.

La falta de control, por causa quizá de una contradicción del COIP con la normativa vigente de tránsito, genera un incremento de accidentes con las graves consecuencias en donde la vida de las personas corre un riesgo inminente, lo cual nos obliga a tomar medidas urgentes y oportunas en el ejercicio de nuestro encargo de la función pública.

3.3.- Evitar la impunidad en los casos de delitos de tránsito cuando existen solamente daños materiales y la persona se encuentra en estado de embriaguez, bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparadas que las contengan, pues como sabemos en el artículo 6 de la Ley Orgánica reformativa del COIP publicada en el Tercer Suplemento del Registro Oficial No.598 de fecha 30 de septiembre 2015, el Legislador con sabiduría estableció que:

*“...En el artículo 380 agréguese después del cuarto párrafo uno que diga: Si la persona se encontrare en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se impondrá la pena establecida para cada caso, aumentada en un tercio y pena privativa de libertad de treinta a cuarenta y cinco días...”<sup>1</sup>*

Sin embargo, el Legislador olvidó suprimir la disposición constante en el Art. 532 segundo inciso que se encuentra vigente y que reza:

*“...En materia de tránsito, cuando se trate de delitos donde únicamente existan daños a la propiedad, no se procederá en ningún caso a la detención de los conductores...”*

Lo señalado evidentemente es contradictorio, y por lo tanto el problema surge a la hora de hacer efectiva la Justicia pues:

Si un conductor en evidente estado de embriaguez o con de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en su organismo ocasiona daños materiales, el Juez considera que, al haber solamente daños materiales no debe existir aprehensión para el infractor, eso basado en el Art. 532 segundo inciso que acabamos de citar.

Ejemplo de casos que ocurren en la práctica: Un conductor en estado de embriaguez impacta su vehículo contra 10 vehículos, pero no existen lesiones físicas a personas, aplicando la norma actual resulta que no se puede proceder con la detención a pesar de ser un delito flagrante. Mientras que, un ciudadano con 0,3 gramos por litro de sangre – que es el mínimo- en operativos cotidianos, sin causar daños materiales, merece una sanción un salario básico unificado del trabajador en general, pérdida de cinco puntos en su licencia de conducir y cinco días de privación de libertad.

#### **4.- REDUCCIÓN DE CARGA PROCESAR EN LOS JUZGADOS DE TRÁNSITO DEL PAÍS:**

4.1.- Trasladar las impugnaciones de tránsito a sede administrativa y liberar una enorme carga procesar a jueces que hoy en día ventilan miles de impugnaciones por contravenciones menores, es uno de los grandes retos que le permitan al Ecuador contar con el contingente de jueces que se dediquen la mayor cantidad de tiempo a resolver las verdaderas causas que nos preocupan a los ecuatorianos como son: asesinatos, femicidios, narcotráfico, sicariato, violaciones, corrupción, etc. Sin embargo, un enorme porcentaje de su tiempo lo agotan en resolver causas como impugnaciones por velocidad, por paso de un semáforo en rojo, un giro indebido, por transporte sin título habilitante, por conducir sin placas, etc., las mismas que bien podrían ser conocidas por

---

<sup>1</sup> Cabe indicar que el artículo 380 del COIP, regula lo correspondiente a “DAÑOS MATERIALES mayores a dos salarios básicos unificados”

juzgadores administrativos, tanto más si hoy en día existen Municipios que ya cuentan con categoría “A” emitida por el Consejo Nacional de Competencias que les facultaría tranquilamente a crear sus unidades de impugnaciones de tránsito administrativas, liberando de una enorme carga procesal al sistema penal del país.

4.2.- Libertad al juzgador para ponderar situación del infractor y sancionar con penas no privativas de la libertad en determinados casos, sobre los delitos o contravenciones que ameritan la aprehensión de la persona y su consecuente pena privativa de la libertad por ejemplo, cuando es producto de conducción de vehículos en estado de embriaguez, creemos que no es regla general, pues son contados los Jueces que luego de un análisis responsable y claros ejercicios de ponderación al momento de juzgar a un infractor, examinan las circunstancias de los hechos de forma holística, diferenciando la gravedad de las faltas y cada uno de los elementos que confluyen en el cometimiento de una contravención o delito, como podían ser: las conductas de los infractores, el comportamiento del infractor con el Agente Civil de Tránsito, la circunstancia de la detención, la realidad socio familiar del detenido, los diferentes grados de las faltas, su lugar de domicilio, etc., producto de lo cual se han emitido sentencias condenatorias con penas privativas de la libertad, cuando bien podían haber sido penas no privativas de la libertad como es el caso del servicio comunitario o los programas, tratamiento, capacitación o curso.

En este sentido cabe reflexionar sobre los ingentes gastos que realizan los Municipios por mantener a un detenido, pues esto involucra entre otros rubros, alimentación, servicios básicos, seguridad, limpieza, mantenimiento, arrendamientos y demás, sin que exista lógica en mantener a una persona detenida cuando lo lógico es que ésta pueda retribuir a la sociedad mediante acciones varias encaminadas al bienestar general.

El servicio comunitario como sanción al infractor, es una solución que les permitía a varios Municipios asignarle a las personas diferentes actividades en favor de la comunidad, así como, al tener el acercamiento directo a todas las actividades, campañas preventivas y de control que emprende el ente de control, han llegado a concientizarse y fortalecer su conocimiento en normas de tránsito que evita sin duda la reincidencia, provocando a la postre un efecto multiplicador y de réplica hacia sus familiares y conocidos, lo cual ha sido muy bien visto por la sociedad y las autoridades de control.

La asignación de actividades al infractor en la práctica son varias como:

- Señalización: Limpieza, uso de plantillas, pintura en las calles.
- Semaforización: Limpieza y cambio de leds averiadas, limpieza y pintura de paradas de transporte público y comercial.
- Mantenimiento: Aseo de Infraestructuras de la institución, traslado de materiales, retiro de material de relleno.
- Parques de la Ciudad: Retiro y limpieza de desperdicios adheridos a las baldosas.
- Parques Viales Interactivos: Enseñanza e interactividad con los niños sobre normas básicas de tránsito.
- Difusión Educativa Vial: Distribución y justificación de material de seguridad vial en sitios estratégicos de las ciudades.
- Socialización en Movilidad: Retroalimentación de contenidos relacionados al tránsito, primeros auxilios, temáticas de salud y seguridad vial.

- Reforestación: Siembra de árboles en riveras de los ríos
- Mingas Comunitarias: Apoyo en mingas del sector rural
- Pintura de Muros: Limpieza de muros y pintado de grafitis de instituciones (iglesias, escuelas, casas comunales)
- Viveros: Enfundamiento de abonos y enfundamiento de plantas
- Información a la ciudadanía: Asesoramientos y llenado de formularios y solicitudes a personas analfabetas
- Movilidad Segura: Apoyo en el ingreso de los establecimientos educativos a estudiantes para fomento de las zonas de seguridad peatonal, peatones y ciclistas.

Con la asunción de las competencias por parte de ciertos Municipios dentro de su experiencia se puede concluir que los procesos restaurativos como mecanismos de reparación de la víctima y en beneficio de la comunidad, son mucho más efectivos que la privación de la libertad, es decir, estamos convencidos de que las actividades de capacitación, curso o tratamiento y servicio comunitario constituyen verdaderos actos de reparación y resarcimiento ante la sociedad que fue afectada por la conducta de un contraventor.

El análisis del desarrollo de las penas no privativas de libertad, muestra significativas diferencias con la prisión, en términos de reincidencia, y siendo los costos de la prisión mucho más elevados que los de las acciones restaurativas en el servicio comunitario.

Las actividades para el cumplimiento de las penas no privativas de libertad como el tratamiento, capacitación, programa o curso y el servicio comunitario en beneficio de la sociedad, tienen una clara orientación educativa y restauradora. Los resultados alentadores podemos atribuir al desarrollo de la gama de actividades que cumpliría cada infractor y que presentan las siguientes ventajas:

- La reticencia inicial del infractor ante la decisión judicial, paulatinamente con el desarrollo del servicio comunitario va aplacándose en una postura de reconocimiento de la responsabilidad y los niveles de riesgo que conlleva el cometimiento de una infracción de tránsito.
- Para la mayoría de los infractores que cumplen servicio comunitario, ésta es una experiencia positiva.
- El servicio comunitario no remunerado realizado es mayoritariamente considerado interesante, educativo y productivo.
- Los infractores que cumplen servicio comunitario, directamente están relacionados con otros usuarios generando lazos sociales con peatones, estudiantes, y diferentes actores de la movilidad permitiendo generar susceptibilidad sobre el riesgo que conlleva la reincidencia de una infracción.
- Las personas que cumplen servicio comunitario sobre todo al exponerse socialmente, lo consideran una dura experiencia, contrariamente a lo que se suele pensar. Incluso, algunos prefieren cumplir penas cortas de prisión antes que hacer el servicio comunitario.
- Los niveles de cumplimiento en las diversas actividades establecidas son satisfactorios.
- El servicio comunitario reporta beneficios, tales como socializar, explorar nuevos ámbitos, y recomponer la imagen de sí mismo como una persona valiosa. Esta percepción indica la existencia del valor simbólico del servicio comunitario.

- Fortalece el respeto y la consideración a las autoridades de tránsito, lo cual representa que el efecto multiplicador de aquello, reduciría las agresiones, ataques o resistencias en contra de los Agentes Civiles de Tránsito.

El servicio comunitario asiste a remediar la conducta del infractor, garantizando derechos constitucionales, como lo son; el derecho al trabajo, educación, salud y mayormente cuando son padres de familia, permite garantizar los derechos de sus cargas familiares.

En definitiva, cumpliéndose efectivamente las penas no privativas de libertad con procesos restaurativos de las infracciones cometidas, resulta más eficiente que el asilamiento con la prisión, puesto que no promulga un concepto de rehabilitación tradicional. La visión debe enfocarse en fortalecer el cumplimiento de las medidas sustitutivas, como un proceso integrador de reparación de la infracción cometida, entre el beneficio a la colectividad y la imagen mejorada del infractor al cumplir la sanción.

## **ASAMBLEA NACIONAL**

### **EL PLENO**

#### **CONSIDERANDO**

Que, el artículo 3 de la Constitución de la República señala que: *“Son deberes primordiales del Estado: ... 8. 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”*;

Que, el artículo 66 ibidem señala que: *“Se reconoce y garantizará a las personas: ... 23. El derecho a dirigir quejas y peticiones individuales y colectivas a las autoridades y a recibir atención o respuestas motivadas. No se podrá dirigir peticiones a nombre del pueblo...25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características...”*;

Que, el artículo 66 ibidem señala que: *“Se reconoce y garantizará a las personas: ... 23. El derecho a dirigir quejas y peticiones individuales y colectivas a las autoridades y a recibir atención o respuestas motivadas. No se podrá dirigir peticiones a nombre del pueblo...25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características...”*;

Que, es principio fundamental como parte del debido proceso contenido en el artículo 76 de la Constitución que: *“La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza”* así como *“Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa”*;

Que, el artículo 83 de la Constitución de la República señala que: *“Son deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la Constitución y la ley: ...8. Administrar honradamente y con apego irrestricto a la ley el patrimonio público, y denunciar y combatir los actos de corrupción.”*;

Que, el artículo 85 de la Constitución de la República señala que: *“La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones: ...2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto.”*;

Que, el numeral 6 del Art. 120 de la Constitución de la República señala que: *“La Asamblea Nacional tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de las que determine la ley...6. Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio...”*

Que, el Art. 134 de la Carta Magna señala: *“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...”*

Que, el literal 6 del Art. 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa señala: *“La Asamblea Nacional cumplirá las atribuciones previstas en la Constitución de la República, la Ley y las siguientes: ...Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio...”*

Que, el numeral 1 del Art. 54 ibidem señala: *“De la iniciativa. - La iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde: 1. A las y los asambleístas que integran la Asamblea Nacional, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de sus miembros...”*

Que, el artículo 264 numeral 6, de la Constitución de la República del Ecuador establece que es competencia exclusiva de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio cantonal”*, sin perjuicio del principio de ejercicio concurrente de la gestión en la prestación de servicios públicos previsto en el artículo 260 ibidem en concordancia con el artículo 126 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD;

Que, el literal f) del artículo 55, en concordancia con el artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: *“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”*;

Que, el artículo 30.4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial -LOTTTSV, reconoce a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, las atribuciones de conformidad a la Ley, y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción;

Que, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyas últimas reformas rigen en el Ecuador a partir del 10 de agosto de 2021, manda en su Disposición Transitoria Octogésima Primera que, en el plazo máximo de 180 días, la Asamblea Nacional debió aprobar las reformas al COIP para recategorizar las contravenciones de tránsito, sin que hasta la fecha se haya cumplido con este mandato;

Que, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución N° 006-CNC-2012, de fecha 26 de abril de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 712 del 29 de mayo de 2012; transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales del país, dotándoles de todas las facultades en la asignación del servicio que comprende todos sus procesos, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, y con las características diferenciadas que son producto de los modelos de gestión “A”, “B” y “C”.

En uso de sus facultades constitucionales, legales y reglamentarias, expide la siguiente:

**LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL  
PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE  
TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y  
REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO  
DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS**

**Art. 1.-** Reemplazar el último inciso del Art. 60 del COIP por el siguiente:

*“La o el juzgador podrá imponer una o más de estas sanciones, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal. Cuando se trate de contravenciones de tránsito, podrá el Juez motivadamente reemplazar los días de cumplimiento de pena privativa de libertad, por el mismo número de horas de servicio comunitario dentro de actividades de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, bajo la supervisión y seguimiento de operadores del propio sistema judicial o la Defensoría del Pueblo.”*

**Art. 2.-** Luego del segundo inciso del artículo 377 agregarse un numeral adicional que dirá:

*“... Exceso de pasajeros en transporte público”*

**Art. 3.-** Elimínese el artículo 383 por cuanto, dentro de la presente reclasificación, pasa a ser contravención de segunda clase.

**Art. 4.-** A continuación del inciso final del Art. 385 agréguese el siguiente texto:

*“...Como en todos los casos, el vehículo solo será devuelto cuando se cancelen los valores correspondientes a la multa correspondiente, los días de permanencia en los respectivos centros de retención vehiculares; y, el examen de alcohotest en caso de que el mismo resulte positivo; la persona propietaria del vehículo será solidariamente responsable del pago de esta multa...”*

**Art. 5.-** Reemplazar el numeral 3 del Art. 386 del COIP, con el siguiente:

*“La persona que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado establecido en la normativa de tránsito nacional, será sancionado únicamente la reducción de puntos en la licencia de conducir y la multa contenida en el inciso primero del presente artículo.”*

**Art. 6.-** Luego del numeral 3 del Art. 386, agregar un nuevo numeral 4 que dirá:

*“4. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras el vehículo está en movimiento y no haga uso de dispositivos adaptados para manos libres será sancionado únicamente la reducción de puntos en la licencia de conducir y la multa contenida en el inciso primero del presente artículo.”*

**Art. 7. –** Al final del Art. 386 del COIP agregar el siguiente inciso:

*“Dentro de la contravención por exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado, y siempre que el control se realice por medio de dispositivos tecnológicos homologados, se tendrá obligatoriamente un primer llamado de atención preventivo al contraventor, mediante el envío de una notificación al correo electrónico registrado dentro de la base de datos única nacional sin perjuicio de hacerlo paralelamente a los correos registrados en la base de datos de la respectiva entidad de control. Solo en caso de reincidencia de esta contravención dentro del período de un año, se procederá con la emisión de la sanción contenida en el presente artículo. Todos los dispositivos tecnológicos para el control de velocidad a nivel nacional serán calibrados con un margen de tolerancia sin sanción de 5km/h adicionales a los límites de velocidad que constan en las señales de tránsito.”.*

**Art. 8.-** En la segunda parte del artículo 386, reemplazar la frase que dice: *“2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.”*

Por la siguiente:

*“...2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de tipo diferente al exigible para el vehículo que conduce.”*

**Art. 9.-** En la segunda parte del artículo 386 luego del numeral 3 agregar uno que dirá lo siguiente:

*“4. La o el conductor extranjero que circule en el territorio ecuatoriano con licencia de conducir que haya excedido el plazo de estadía que su condición migratoria se lo permita, siendo su obligación portar junto con su licencia su respectivo pasaporte.”*

**Art. 10.-** Dentro de la reclasificación de las contravenciones de tránsito, incorporar los siguientes nuevos numerales dentro del Art. 387:

*“6. La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, en cuyo caso además de la sanción establecida en este artículo, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.*

*7. La o el conductor de bicimotos, motocicletas, motonetas, tricicar, cuatrimotos, y similares, que transporte un número de personas superior a la capacidad permitida, de conformidad con la normativa expedida por parte del Directorio de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Ordenanzas complementarias expedidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, debiendo tenerse en cuenta las excepciones detalladas en dicha normativa secundaria. Además, en todos estos casos, como medida preventiva se aprehenderá el vehículo por al menos cuarenta y ocho horas, salvo disposición en contrario conforme a la norma secundaria.*

*8. La o el conductor que lleve en sus brazos o permita el traslado de animales en espacios no adecuados o sin cumplir con los estándares de seguridad contenidos en los reglamentos u ordenanzas de tránsito expedidos para el efecto.*

*9. La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no utilice o verifique el uso de este a sus usuarios o acompañantes.*

*10. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, o sistemas de retención infantil acorde al tamaño y edad, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito.”.*

**Art. 11.-** Dentro de la reclasificación de las contravenciones de tránsito, incorporar los siguientes nuevos numerales dentro del Art. 389:

*“13. La o el conductor que traslade personas o bienes haciendo uso de plataformas digitales no autorizadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos o Municipales.*

*14. La persona que, simulando la renta de vehículos para el uso de cuenta propia para el traslado de sus bienes, a su vez los alquile o rente a terceras personas para realizar transporte comercial.*

*15. La o el conductor de bicimotos, motocicletas, motonetas, tricicar, cuatrimotos, y similares, que rebasen a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.*

*16. La o el conductor de bicicletas, bicimotos, motocicletas, motonetas, tricicar, cuatrimotos, y similares que circulen sobre las aceras, áreas*

*destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.*

*17. La o el conductor de bicimotos, motocicletas, motonetas, tricar, cuádrimotos, y similares que no cuenten con un dispositivo de encendido automático de luces mientras circulan en la vía pública.*

**Art. 12.-** Al final del Art. 389 del COIP agregar el siguiente inciso:

*“Dentro de la contravención por exceder dentro de un rango moderado los límites de velocidad permitidos, y siempre que el control se realice por medio de dispositivos tecnológicos homologados, se tendrá obligatoriamente un primer llamado de atención preventivo al contraventor, mediante el envío de una notificación al correo electrónico registrado dentro de la base de datos única nacional sin perjuicio de hacerlo paralelamente a los correos registrados en la base de datos de la respectiva entidad de control. Solo en caso de reincidencia de esta contravención dentro del período de un año, se procederá con la emisión de la sanción contenida en el presente artículo. Todos los dispositivos tecnológicos para el control de velocidad a nivel nacional serán calibrados con un margen de tolerancia sin sanción de 5km/h adicionales a los límites de velocidad que constan en las señales de tránsito. En toda boleta electrónica expedida por una entidad de control, a más de los requisitos contenidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se hará constar ante que autoridad se puede impugnar, el proceso a seguir y los demás derechos que le asisten al contraventor.”*

**Art. 13.-** Eliminar los numerales 10, 13 y 20 del Art. 390 del COIP por haberse reclasificado y ascendido a contravenciones de segunda clase.

**Art. 14.-** Eliminar el numerales 7 y 12 del Art. 391 del COIP por haberse reclasificado y ascendido a contravenciones de segunda clase.

**Art. 15** Eliminar el numeral 6 del Art. 392 del COIP por haberse reclasificado y ascendido a contravención de segunda clase.

**Art. 16.-** Suprimir el segundo inciso del artículo 532.

**Art. 17.-** Con la finalidad de equiparar la carga procesal dentro de las impugnaciones a las contravenciones de tránsito y cumplir con el principio de garantía de la autonomía, reemplácese el “Procedimiento para Contravenciones de Tránsito” contenido en el Art. 644 del COIP, por el siguiente:

*“Art. 644.- Inicio del procedimiento.- Son susceptibles de procedimiento expedito todas las contravenciones de tránsito, flagrantes o no.*

*Corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales modelo de gestión “A”, resolver todas las impugnaciones a las Contravenciones de Tránsito cometidas dentro de su jurisdicción que no impliquen pena privativa de libertad o cuando existan personas heridas o*

fallecidas; para el efecto contarán con Unidades departamentales encargadas de receptor y tramitar las impugnaciones de tránsito.

En los cantones donde no se hayan implementado estas Unidades por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, o cuando se trate de contravenciones que impliquen pena privativa de la libertad o existan personas heridas o fallecidas, son competentes los Juzgados de Contravenciones de Tránsito.

La persona citada podrá impugnar la boleta de tránsito, dentro del término de tres días contados a partir de la citación, para lo cual el impugnante junto con su alegato presentará la copia de la boleta de citación ante la o el juzgador de contravenciones de tránsito, el mismo que solicitará las grabaciones de las cámaras asignadas a los servidores encargados del control de tránsito, y juzgará sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará a la o al infractor el legítimo derecho a la defensa.

Las boletas de citación que no sean impugnadas dentro del término de tres días se entenderán aceptadas voluntariamente y el valor de las multas será cancelada en las oficinas de recaudaciones de los GAD regionales, municipales y metropolitanos de la circunscripción territorial, de los organismos de tránsito o en cualquiera de las instituciones financieras autorizadas para tales cobros, dentro del plazo de diez días siguientes a la emisión de la boleta.

La boleta de citación constituirá título de crédito para dichos cobros, no necesitando para el efecto sentencia judicial.

La resolución dictada por las Unidades Municipales pertinentes o la sentencia dictada por los Jueces, en esta audiencia de acuerdo con las reglas de este Código, será de condena o ratificatoria de inocencia, y solamente si se tratara de las penas privativas de la libertad se podrán apelar ante la Corte Provincial.

La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le eximirá de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir.

Cuando se trate de contravenciones detectadas por medios tecnológicos, las entidades encargadas del control operativo del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, habilitarán tanto a los contraventores como a las autoridades encargadas de resolver las impugnaciones, el respectivo acceso a la plataforma informática de gestión que utiliza para el control, registro, notificación y sanción. Toda plataforma implementada por los organismos de control de tránsito a nivel nacional contendrá la opción para que el contraventor realice la impugnación "en línea", y asimismo las autoridades encargadas de resolver puedan revisar los registros fotográficos y otros los elementos relacionados con la presunta contravención y puedan emitir sus resoluciones expeditas a través de este mismo medio; siendo opcional y de acuerdo al criterio del juzgador, la

*realización de una audiencia para los casos de impugnación de contravenciones por dispositivos tecnológicos. La notificación de la resolución de impugnación se realizará al correo electrónico fijado en la impugnación.*

**Art. 18. – Agregar las siguientes Disposiciones Transitorias al COIP:**

*“XXXX. - Dentro del término de 120 días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Consejo Nacional de la Judicatura dictará las normas secundarias que definirán los únicos requisitos que deberá presentar el usuario dentro de un procedimiento simplificado y expedido “en línea” para la impugnación de contravenciones de tránsito mediante dispositivos tecnológicos a nivel nacional, y coordinará su implementación con los jueces y juezas encargados competentes; lo propio hará la Agencia Nacional de Tránsito con todas las entidades de control del tránsito, tránsito terrestre y seguridad vial a nivel nacional.*

*Dentro de ese mismo término las entidades competentes en materia de control de tránsito, implementarán las plataformas para impugnaciones de contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos “en línea” que serán puestos a disposición de las autoridades encargadas de resolver, en sede judicial como administrativa, respectivamente.*

*XXXX. - Dentro del término de 180 días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales modelo de gestión “A” que cuenten con la competencia para el control de contravenciones de tránsito, implementarán o adecuarán dentro de su estructura administrativa las Unidades para receptor y sustanciar las impugnaciones a las contravenciones de tránsito que no impliquen penas privativas de libertad, observando el procedimiento propio para impugnaciones contenido en el presente Código. Una vez que se implementen las unidades respectivas notificarán al Consejo Nacional de la Judicatura e iniciarán con la anticipación del caso una campaña de información a la ciudadanía.*

*Dentro de ese mismo período, los GAD competentes actualizarán las nuevas boletas de tránsito que contendrán su propio logotipo, así como toda la información necesaria para el trámite para impugnaciones y demás derechos que le asisten al contraventor, incluido el pronto pago.*

*Asimismo, dentro de ese mismo período, los servidores municipales encargados del proceso de recepción y sustanciación de impugnaciones deberán capacitarse por parte de la Agencia Nacional de Tránsito.*

*Hasta que se implementen las indicadas Unidades administrativas, continuarán receptando y sustanciando las impugnaciones los respectivos Juzgados de Tránsito.*

*XXXX. - Dentro del término de 90 días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Tránsito expedirá la*

*Normativa para los procesos de capacitación para el personal operativo de las entidades de control de tránsito y los procesos de evaluación periódica a los conductores profesionales, bajo modalidad virtual que además contendrá una fase de preparación previa”.*

**Art. 19.** – Agregar las siguientes Disposiciones Reformatorias:

XXX: Refórmese el inciso primero del Art. 147 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, reemplazándolo por el siguiente texto:

*“El juzgamiento de las infracciones de tránsito establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, corresponderá a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales que cuenten con categoría “A”, a los jueces competentes dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, y a las demás instancias determinadas en el Código Orgánico de la Función Judicial, dentro de los casos permitidos en la Ley”*

### **Disposición Final**

La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Sede de la Asamblea Nacional, Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, a los ... días del mes de .... De 2024

## FICHA DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE EN INICIATIVAS LEGISLATIVAS

**Nombre del Proyecto de Ley y/o reforma:** PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL PARA RECATEGORIZAR LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO, FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL PREVENTIVA Y REDUCIR LA CARGA PROCESAL EN MATERIA DE TRÁNSITO DENTRO DE LOS JUZGADOS DEL PAÍS

**Proponente de la iniciativa legislativa:** ASAMBLEÍSTA ADRIAN ERNESTO CASTRO PIEDRA

### I. NECESIDAD DEL PROYECTO O INICIATIVA LEGISLATIVA

**1. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad jurídica?**

- Necesidad de modificar o extinguir una normativa anterior

**2. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad programática y/o derecho?**

- Descentralización y autonomía  
- Estado y su organización  
- Seguridad en general y/o ciudadana

**3. ¿Qué normas legales vigentes se verían afectadas o deberían derogarse o reformarse con la aprobación de la norma propuesta?**

Código Orgánico Integral Penal y Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

### II. ALINEACIÓN PROGRAMÁTICA

**4. El ámbito de la propuesta de Ley y/o reforma y sus principios están previstos dentro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo?  
¿A qué objetivo del PND se alinea más su contenido?**

- Objetivo 9, Garantizar la seguridad ciudadana, orden público y gestión de riesgos  
- Objetivo 14, Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía  
- Objetivo 15, Fomentar la ética pública, la transparencia y la lucha contra la corrupción

**5. ¿La propuesta de Ley y/o reforma viabiliza, apoya o complementa de alguna manera los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)?**

**¿A qué objetivo del Agenda 2030 se alinea más su contenido?**

- Objetivo 16, Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.

### III. REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y PRESUPUESTARIAS

**6. ¿La propuesta de Ley y/o reforma da lugar a alguna carga y/o impacto económico en:**

- Generación de ingresos en el Presupuesto General del Estado  
- Reducción de gastos en el Presupuesto General del Estado

### IV. REPERCUSIONES SOCIALES

**7. ¿Qué población se vería beneficiada?**

- Población nacional  
Otros: juzgados del país.

### V. EFECTOS Y/O REPERCUSIONES POLÍTICAS

**8. ¿Qué función/es y/o entidad/es se encargarán de implementar la propuesta de Ley y/o reforma?**

- Función Judicial  
-CONSEJO DE LA JUDICATURA  
- Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonal  
- Consejo Nacional de Competencias  
-CONSEJO NACIONAL DE COMPETENCIAS  
- Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales

**9. ¿Es posible identificar posibles efectos secundarios negativos, conflictividad o consecuencias no deseadas de su propuesta?**

NO