UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE DERECHO, POLÍTICA Y DESARROLLO

TÍTULO: PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE:

ERICK WLADIMIR SANDOVAL AGUAVIL

NOMBRE DEL TUTOR:

ABG. FRANCISCO JÓSE RITES AVILÉS, MGS.

SAMBORONDÓN, SEPTIEMBRE, 2025

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

CARTA DE APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor de **ERICK WLADIMIR SANDOVAL AGUAVIL**, estudiante de la Facultad de Derecho, Política y Desarrollo de la Universidad de Especialidades Espíritu Santo,

CERTIFICO

Que, una vez analizado el trabajo de titulación titulado **"PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN"**, presentado como requisito previo a obtener el grado de Abogado, el mismo cumple con los requisitos y méritos académicos, razón por la cual lo **APRUEBO** en su totalidad.

ABG. FRANCISCO JÓSE RITES AVILÉS, MGS.

TUTOR

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

INFORMACIÓN DEL AUTOR

Apellidos y nombres: ERICK WLADIMIR SANDOVAL AGUAVIL

Filiación Institucional: Estudiante

Universidad de Especialidades Espíritu Santo – Ecuador (UESS)

Correo institucional: erick.sandoval@uees.edu.ec

Dirección de correspondencia: Facultad de Derecho Edificio P, Universidad Espíritu Santo, Km. 2.5 Vía Puntilla Samborondón.

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

DEDICATORIA

A mis padres, por ser mi guía, mi ejemplo de fortaleza y el apoyo incondicional en cada paso de mi vida. Su amor y sacrificio han sido la luz que me impulsó a seguir adelante incluso en los momentos más difíciles.

A Dios, por darme salud y la sabiduría necesaria para culminar este proceso académico. A Él encomiendo mis logros y mis sueños, porque sé que nada sería posible sin su bendición

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

AGRADECIMIENTO

A la Universidad de Especialidades Espíritu Santo por abrirme las puertas al conocimiento y brindarme la oportunidad de formarme profesionalmente.

A mis docentes, quienes con su paciencia, dedicación y exigencia supieron guiarme en este camino de aprendizaje, transmitiéndome no solo saberes académicos, sino también valores que me acompañarán en mi vida profesional.

De manera especial, a mi tutor de tesis Abg. Francisco Jóse Rites Avilés, Mgs, por su orientación, compromiso y apoyo constante durante este proceso, contribuyendo de forma significativa a la culminación de este trabajo.

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE

La presente investigación se sustenta en el análisis de las conductas de peligro en las infracciones contra el tránsito y la seguridad vial y, en particular, la falta de una sanción privativa de libertad disuasoria en la contravención del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal. Se buscar argumentar la conveniencia, necesidad, idoneidad y proporcionalidad en sentido estricto de imponer una pena de privación de libertad al infractor culpable de la prohibición contenida en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, en especial a partir del reanálisis de la Sentencia No. 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador que excluyó dicha pena de la figura típica. El estudio se realizó con enfoque cualitativo, a través de revisión documental y exégesis normativo-jurisprudencial. Se establece razonadamente que sí es necesario reformar el precitado artículo para incorporar una pena privativa de libertad adecuada como consecuencia jurídica de dicha contravención, por lo que se propone el proyecto de ley respectivo.

PALABRAS CLAVE: Contravención de tránsito, llantas lisas, peligro, test de proporcionalidad.

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

ABSTRACT AND KEYWORDS

This research is based on an analysis of dangerous behaviors in traffic and road safety violations, and particularly the lack of a dissuasive custodial sentence for violations of Article 383 of the Comprehensive Organic Criminal Code. The aim is to argue the convenience, necessity, suitability, and proportionality in the strict sense of imposing a custodial sentence on offenders guilty of the prohibition contained in Article 383 of the Comprehensive Organic Criminal Code, especially based on a reanalysis of Ruling No. 61-18-IN/23 of the Constitutional Court of Ecuador, which excluded such a sentence from the typical definition. The study was conducted with a qualitative approach, through a documentary review and normative-jurisprudential exegesis. It is reasonably established that it is necessary to reform the article to incorporate an appropriate custodial sentence as a legal consequence of such violations; therefore, the corresponding bill is proposed.

KEYWORDS: Traffic violation, smooth tires, danger, proportionality test.

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

ÍNDICE

Introducción 8

1. Las infracciones de peligro: sus fundamentos 11

2. El bien jurídico protegido en las infracciones de tránsito 12

3. Los argumentos de la Sentencia No. 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador 13

4. Otra visión del test de proporcionalidad aplicado al Caso No. 61-18-IN de la Corte Constitucional del Ecuador 15

Conclusiones 19

Recomendaciones 21

Referencias bibliográficas 21

PELIGRO LATENTE DE CONDUCCIÓN DE UN VEHÍCULO CON LLANTAS EN MAL ESTADO: NECESIDAD DE SANCIÓN

Introducción

La Sentencia No. 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador (CRE) declaró "*[…] la inconstitucionalidad por el fondo de la frase «pena privativa de libertad de cinco a quince días» del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal…*"[1]; es decir, que se excluyó de este tipo de sanción al hecho de conducir un vehículo con las llantas en mal estado. Los fundamentos para considerar que dicha pena era desproporcionada se basaron en la falta de necesidad, es decir, que se estimó por la Corte que, aun siendo una medida disuasoria, no resultaba estrictamente necesaria, además de guiarse por el principio de mínima intervención en materia penal[2]. El análisis del caso a partir del mencionado test de proporcionalidad no evaluó correctamente la existencia del debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional[3].

Los neumáticos del vehículo forman parte de los mecanismos de seguridad activa. Deben tener una calidad adecuada y encontrarse en buen estado para que el equilibrio del automotor y la capacidad de frenado sean óptimos. Aunque no consta en ninguna norma el tiempo en que deben cambiarse las llantas, sí el desgaste llega hasta $^{2}/_{32}$ de pulgada es un signo de inseguridad importante y se deben cambiar, como orienta el Departamento de Transporte de los Estados Unidos[4]. Cabe añadir que el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

[1] Sentencia de la Corte Constitucional del Ecuador [SCCE], de 20 de diciembre de 2023 (61-18-IN, ponente: Alejandra Cárdenas Reyes).
[2] Art. 3 Código Orgánico Integral Penal, de 28 de enero de 2014 (Registro Oficial Suplemento No. 108, 10 de febrero de 2014) (COIP).
[3] MOGROVEJO GAVILANES, Alejandro Raúl et al., "Aplicación del Principio de proporcionalidad en la Jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador", en *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*, vol. V, No. 8, 2020, DOI http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i8.563 consultado 07.09.2025.
[4] DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE ESTADOS UNIDOS, "Llantas", en *NHTSA en Español*, URL https://www.nhtsa.gov/es/seguridad-de-vehiculos/llantas consultado 07.09.2025.

Seguridad Vial "*[…] prohíbe la circulación de un vehículo con los neumáticos en mal estado (roturas, lisas, deformaciones) o cuya banda de rodadura tenga un labrado inferior a 1.6 mm*"[5]. Por otro lado, se ha establecido que las llantas lisas constituyen un peligro en las vías tanto urbanas como rurales, cada una según sus condiciones, ya que se pueden producir accidentes diversos[6]. No hay estudios que excluyan la peligrosidad de conducir en uno u otro escenario vial.

En los delitos y contravenciones contra el transporte y la seguridad vial se reprimen usualmente conductas de peligro, las que constituyen situaciones en las que se institucionaliza el riesgo que representan para la vida u otros bienes jurídicos, además de que no son tolerables desde el Derecho positivo[7]. Normalmente en tales casos, cuando traspasan del derecho administrativo al penal, es porque el legislador consideró que era indispensable una medida disuasoria severa para evitar el riesgo creado o limitar el riesgo permitido[8].

Sobre la base de estos argumentos, es probable que la Corte Constitucional haya evaluado con poca profundidad el problema al momento de excluir de sanción privativa de libertad a la infracción de conducir con las llantas en mal estado. Resulta relevante establecer incluso los criterios que determinan la gravedad de la conducta al obrar con ligereza por parte de los conductores. Como se expresó en el

---

[5] Art. 172 Presidencia de la República, Decreto Ejecutivo No. 1196 del 11 de junio de 2012, Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Registro Oficial Segundo Suplemento No. 731, 25 de junio de 2012).

[6] GIBSON, Michael, "El peligro de las llantas calvas", en *Michael T. Gibson P.A. Auto Justice Attorney*, 2025, URL https://autojusticeattorney.com/es/the-danger-of-bald-tires/ consulado 08.09.2025.

[7] SAN MARTÍN SEGURA, David, *El concepto de riesgo en la racionalización del derecho punitivo. Razón jurídica y gestión de riesgos en la administración de la peligrosidad [tesis doctoral]*, Universidad de La Rioja, Servicio de Publicaciones, 2021, URL https://dialnet.unirioja.es/descarga/tesis/303099.pdf consultado 08.09.2025.

[8] MAÑALICH R., Juan Pablo, "Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal", en *Revista Chilena de Derecho*, vol. 48, No. 2, 2021, DOI: https://doi.org/10.7764/R.482.4 consultado 07.09.2025.

voto salvado, "*[…] la sentencia de mayoría debió considerar que para que una persona conduzca con llantas lisas debió desconocer los controles de carácter administrativo y obligatorio a los cuales deben someterse los vehículos particulares y los que prestan un servicio público, por ejemplo, las revisiones vehiculares anuales*"[9]. Una reconsideración del test de proporcionalidad permitiría concluir, posiblemente, que se requiere aún de una medida fuertemente disuasoria de la conducta prohibida. La pregunta de investigación, entonces, es la siguiente: **¿qué elementos o criterios no tuvo en cuenta la Corte Constitucional del Ecuador al aplicar el test de proporcionalidad en la Sentencia No. 61-18-IN/23, que excluyó de sanción privativa de libertad a la infracción de conducir un vehículo con las llantas en mal estado?**

Para resolver el problema jurídico derivado del enunciado anterior, se han trazado los objetivos siguientes:

Objetivo general: Argumentar la conveniencia, necesidad, idoneidad y proporcionalidad en sentido estricto de imponer una pena de privación de libertad al infractor culpable de la prohibición contenida en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal.

Objetivos específicos:

1.- Describir el fundamento punitivo de las conductas de peligro a fin de asegurar una correcta subsunción de las contravenciones de tránsito, según el bien jurídico protegido.

[9] SCCE (61-18-IN, 20 de diciembre de 2023), voto salvado, párr. 11.

2.- Examinar críticamente el contenido y los fundamentos de la Sentencia No. 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador a través de un reanálisis del test de proporcionalidad.

3.- Proponer de manera sustentada una reforma al artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal para incorporar la pena privativa de libertad dentro del marco sancionatorio previsto.

1. Las infracciones de peligro: sus fundamentos

Las infracciones de peligro no son ajenas a la teoría del derecho penal ni del derecho en general. Si bien normalmente se reprime una conducta u omisión en la que se ocasiona un daño tangible, también existen riesgos que la sociedad no tiene por qué sufrir y el legislador la protege también de estas eventualidades. Para ello, se ha considerado que exista una probabilidad de que se genere un resultado posterior en lo material y esa lesión estaría asociada a un bien jurídico tutelado por el ordenamiento positivo[10]. En materia penal, se configuran las conductas típicas sobre la base de un riesgo no tolerado[11].

Ahora bien, hay dos estamentos dentro de la categoría de infracciones de peligro: abstracto y concreto. En la primera, hay una posibilidad basada en datos de referencia, como estadísticos o científicos, por ejemplo, para que ocurra el evento punible; sin embargo, en la segunda, el peligro se advierte con inminencia o, dentro un criterio de probabilidad muy acusado[12]. Por ello, es posible discernir que cuando

[10] TEIJÓN ALCALÁ, Marco, "Los delitos de peligro en el derecho penal contemporáneo", en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, No. 25-29, 2023, URL http://criminet.ugr.es/recpc/25/recpc25-29.pdf consultado 13.09.2025.
[11] SAN MARTÍN SEGURA, *El concepto de riesgo en la racionalización del derecho punitivo. Razón jurídica y gestión de riesgos en la administración de la peligrosidad [tesis doctoral]*.
[12] MAÑALICH R., "Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal".

el nivel de previsión determina que el hecho puede ocurrir en un futuro cercano, la infracción es de peligro concreto; por el contrario, será de peligro abstracto cuando la conducta del comisor no altera sustancialmente la realidad con la misma cercanía temporal o espacial. El delito previsto en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal de conducción de vehículo con llantas en mal estado es ciertamente de peligro abstracto, que es una de las formas más comunes en las que se pueden dar los delitos contra el tránsito y la seguridad vial. Lo que sí no puede pasarse por alto es que en una infracción de peligro abstracto se reprime la conducta porque el legislador la estima peligrosa en sí sobre la base del estado de conocimientos de que se dispone, lo que es relevante en cualquier análisis de proporcionalidad posterior.

2. El bien jurídico protegido en las infracciones de tránsito

El imperativo de establecer cuál es el bien jurídico protegido en las infracciones de tránsito es relevante para evaluar también la necesidad de pena. Esto se debe a que, en principio, cuando el derecho penal interviene como mecanismo del Estado que restringe derechos fundamentales, esto es, como determinante de una pena privativa de libertad o de otra naturaleza, hay que precisar cuál es el bien jurídico a través del cual se manifiesta la protección o tutela jurídica[13]. Por ello, como expresa GARCÍA ARROYO, "*[...] el principio de exclusiva protección de bienes jurídicos o principio de ofensividad se convierte en los ejes nucleares y legitimadores de la regulación jurídico penal*"[14].

[13] PÉREZ-SAUQUILLO MUÑOZ, Carmen et al., *Legitimidad y técnicas de protección penal de bienes jurídicos supraindividuales*, 2019.

[14] GARCÍA ARROYO, Cristina, "Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración de los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales", en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, No. 24-12, 2022, URL https://www.revistacriminologia.com/24/recpc24-12.pdf consultado 20.09.2025.

Para definir este tema en torno a las infracciones de tránsito, hay que evaluar las condiciones especiales en que estas se producen. Es normal que cuando existe un resultado tangible derivado de una vulneración a una regla de tráfico, este sea una lesión al derecho de propiedad (daños), a la integridad física o a la vida de las personas; sin embargo, las contravenciones comportan una afectación *in abstracto* que debe determinarse de otra manera porque no hay un contenido material claro del injusto. En general, se coincide en cuanto a que al ser Ecuador un Estado constitucional de derechos y justicia, la defensa de los intereses colectivos o difusos es legítima y, por tanto, bajo este paradigma se puede arribar a una definición precisa[15].

En definitiva, el bien jurídico protegido es la seguridad colectiva, manifestada a través de la seguridad vial, el tránsito y el transporte terrestre como criterios más específicos[16]. Pero esta consideración no es suficiente, porque para calificar la dimensión del peligro como noción de riesgo creado o permitido, hay que reconocer que cuando se reprime una conducta como una infracción de tránsito es porque las experiencias investigativas y prácticas lo recomiendan, de manera que el bien jurídico "seguridad colectiva" es pluriofensivo, porque la garantía de esta seguridad es también una protección preventiva de la vida, la integridad física o la propiedad.

[15] TEIJÓN ALCALÁ, Marco, "El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico", en *Revista Lógos Guardia Civil*, No. 2, 2024, URL https://revistacugc.es/article/view/6220/7207 consultado 20.09.2025.

[16] POLAINO ORTS, Miguel, "Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española", en *CAP Jurídica Central*, No. 7, URL https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2900/3467 consultado 20.09.2025.

3. Los argumentos de la Sentencia No. 61-18-IN/23 de la Corte Constitucional del Ecuador

La Sentencia No. 61-18-IN/23 de la CCE, para resolver su problema jurídico acude a los siguientes razonamientos, que se comentan en lo puntual:

(a) **El principio de movilidad dentro del fin constitucionalmente válido**. Se considera que la configuración de dicho principio implica transitar libremente en cualquier modo de transporte de manera segura para sí y para los demás usuarios de la vía[17]. Entonces, las infracciones de tránsito protegen varios bienes jurídicos como la vida, la integridad física, la propiedad, entre otros, pero se dimensionan en un diseño integral conocido como seguridad vial; este último es el objeto primario de la protección, mientras que los demás son subsidiarios a él en este ámbito[18].

(b) **La idoneidad mide el carácter de la medida con la salvaguardia a la que está destinada**. Sobre esta idea, la sanción de privación de libertad era idónea en sí y la CCE consideró que las maniobras de conducción en un vehículo con llantas lisas eran potenciales generadores de daños a terceros[19]. La Corte acoge el criterio de la Asamblea Nacional en el sentido de que la sanción de esta conducta de peligro se fundamenta en la seguridad e integridad de las personas. Además, da por sentado que esta deficiencia técnica en el vehículo lo hace susceptible de accidentes al disminuirse la capacidad de frenado, lo que es especialmente grave si se trata de un vehículo de transporte público.

(c) **La necesidad se consideró insubsistente**, debido al catálogo de penas

[17] Arts. 31, 66.14. y 314 CRE.
[18] PRESIDENCIA DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA, "Oficio No. 1103-P-CNJ-2018, de 13 de septiembre de 2018", en *Corte Nacional de Justicia, Consultas Absueltas*, 2018, URL https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/pdirecto/003.pdf consultado 15.09.2025.
[19] SCCE (61-18-IN, 20 de diciembre de 2023), párr. 49.

establecidas en el COIP para sancionar conductas relacionadas con las infracciones de tránsito, siendo la privación de libertad la más grave y que no debía solucionarse todo a través de ella[20]. Más allá de este argumento, no se valoraron otros estándares o criterios para definir sobre la necesidad de que este tipo de conductas sí fuesen punibles a través de una sanción de esta envergadura.

(d) **La proporcionalidad propiamente valoró que la falta de resultados de afectación a otros bienes jurídicos más allá de la seguridad vial no era una justificación suficiente de la pena privativa de libertad[21]**. *A priori*, sobre esta idea, se puede oponer el hecho de que similares son los fundamentos de la punición en otras figuras contravencionales en el COIP, por lo cual si esta idea se reproduce habría que estimar que cualquier contravención de tránsito análoga a la estudiada de conducir con llantas lisas o en mal estado no podría ser reprimida como tal, lo que podría ser contraproducente en la práctica.

4. Otra visión del test de proporcionalidad aplicado al Caso No. 61-18-IN de la Corte Constitucional del Ecuador

Antes de aplicar el test de proporcionalidad es necesario precisar cuáles son sus elementos valorativos. Lo primero a tener en cuenta es que la CRE lo conceptúa como un criterio de medición entre la conducta típica y la gravedad de la sanción imponible basado en los efectos que pueden producirse[22], aplicando en este punto la consideración previa sobre las infracciones de peligro. Luego, si nos remitimos a la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional [en lo sucesivo, LOGJCC], se establece la proporcionalidad como un principio o regla de

[20] SCCE (61-18-IN, 20 de diciembre de 2023), párr. 54.
[21] Ibídem, párr. 65.
[22] Art. 76.6. CRE.

interpretación para resolver sobre contradicciones entre principios o normas que no se pueden resolver normalmente a través de las reglas de solución de antinomias[23].

La proporcionalidad, por tanto, exige equilibrar o ponderar la gravedad de la conducta sancionada con la severidad de la pena prevista[24], lo que requiere que se evalúe cuál es el fin de la norma cuestionada. Este análisis nos conduce a buscar ante todo la existencia de un fin constitucional legítimo[25]. Luego, los siguientes tres subprincipios a los que hace alusión el artículo 3.2. de la LOGJCC y sobre los que descansa la regla estudiada, es decir: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto, fueron desarrollados previamente por la doctrina alemana[26]. No se pierde de vista tampoco en todo este examen integral que la sanción penal debe ser excepcional como presupuesto de validez constitucional[27].

La idoneidad se relaciona con la evaluación de los fundamentos ontológicos y axiológicos que conducen a una intervención del aparato punitivo frente a una conducta humana. La necesidad verifica la búsqueda de alternativas disponibles a fin de escoger la menos gravosa o limitativa de derechos[28]. La proporcionalidad en sentido estricto alude a: "*[…] una ponderación en la que toman parte, los*

---

[23] Art. 3.2. de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, de 10 de septiembre de 2009 (Registro Oficial Segundo Suplemento No. 52, 22 de octubre de 2009) (LOGJCC).

[24] ALCÍVAR JUNCO, Génesis del Carmen *et al.*, "Impacto del Artículo 189 del Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano y el aumento de penas para robos involucrando sustancias", en *Revista Pertinencia Académica*, vol. 8, No. 2, 2024, DOI https://doi.org/10.5281/zenodo.12811616 consultado 14.09.2025.

[25] VILLACRECES BRIONES, Tania Gabriela, "El principio constitucional de proporcionalidad y la actividad legislativa penal ecuatoriana", en *Revista San Gregorio*, No. 26, 2018, URL https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6841002.pdf consultado 13.09.2025.

[26] BEADE, Gustavo A., "Los delitos de peligro y la proporcionalidad constitucional: una reestructuración de la responsabilidad penal bajo los lineamientos básicos del principio de proporcionalidad", en *Ius et Praxis*, vol. 28, No. 3, 2022, DOI http://dx.doi.org/10.4067/S0718-00122022000300191 consultado 14.09.2025.

[27] Art. 195 CRE.

[28] IBARRA HOLGUÍN, Frida Daniela, "La finalidad legítima en el test de proporcionalidad y en la Suprema Corte de Justicia de la Nación", en GONZÁLEZ CARVALLO, Diana Beatriz (Coord.) y SÁNCHEZ GIL, Rubén (Coord.), *El test de proporcionalidad. Convergencias y divergencias*, 2021.

principios iusfundamentales afectados por la definición de la conducta prohibida y de su correspondiente pena y por otro, los principios que ordenan la protección de aquellos objetos de protección que respaldan la intervención legislativa"[29].

Una vez sentados los parámetros del test de proporcionalidad, contrastemos entonces el análisis desde una perspectiva distinta, partiendo de lo que determinó la CCE en la Sentencia No. 61-18-IN/23 con una visión disruptiva:

(a) **La seguridad colectiva es el fin constitucionalmente válido porque se trata del bien jurídico que tutelan las infracciones de tránsito**. Esta dimensión supera el criterio de estimar al principio de movilidad únicamente como el fin de la punición frente a la conducta de conducir con llantas lisas o en mal estado. La CCE en su sentencia había precisado que la movilidad era el núcleo de la protección y, a pesar de reconocer el carácter pluriofensivo de aquel, hacía una suerte de prelación donde colocaba en un plano subsidiario a los demás bienes jurídicos afectados y a la movilidad en primer término. Una correcta consideración sobre la seguridad vial determina que no hay un criterio organizacional de los bienes jurídicos relativos a ella, sino complementariedad entre todos como fines constitucionales válidos.

(b) **La idoneidad en una infracción de peligro abstracto debe evaluar las medidas jurídicas adoptadas para salvaguardar el bien jurídico protegido de la seguridad vial**. Aquí sí se coincide con el razonamiento de la CE al establecer que la sanción privativa de libertad no dejaba de ser una respuesta prevista en la ley y, a la vez, con sustento para medir el riesgo que implicaba conducir un vehículo con llantas en mal estado. En efecto, al ser un bien jurídico pluriofensivo, hay que considerar que las estadísticas y estudios previos han establecido una fuerte relación

[29] BEADE, "Los delitos de peligro y la proporcionalidad constitucional: una reestructuración de la responsabilidad penal bajo los lineamientos básicos del principio de proporcionalidad", pp. 195-196.

causal entre la conducción con llantas lisas o defectuosas y la posibilidad de que ocurran accidentes de tránsito[30], por lo cual una medida de privación de libertad parece apropiada para la naturaleza del peligro.

(c) **La pena privativa de libertad es necesaria y existe coherencia entre el ordenamiento jurídico para considerarlo**. En este punto hay que discrepar de la CCE en cuanto a que no valoró todos los estándares o criterios para definir si la sanción de privación de libertad era necesaria. Ya se adelantó en el análisis sobre la idoneidad que las estadísticas y el estado de los conocimientos actuales establecen y sostienen que hay una fuerte relación causal entre la conducción con llantas lisas o defectuosas y la posibilidad de que ocurran accidentes de tránsito, cuestión que al final, la Corte no desconoce en principio, pero luego lo ignora. Más llamativo aún es el hecho de que no se tuvo en cuenta que la previsión del legislador fue coherente con sus propios preceptos, pues en el delito de muerte culposa[31], es decir aquel en el que resulta la muerte de una o más personas a consecuencia de una infracción de las reglas del tránsito, es una condición expresa de agravación específica del marco punitivo el hecho de conducir con llantas lisas o desgastadas, como prevé el numeral 3 del inciso segundo del artículo 377 del COIP. Entonces, ¿cómo es posible que la CCE haya violentado – contraviniendo su propia jurisprudencia – los principios de presunción de constitucionalidad de las normas jurídicas y de permanencia de las disposiciones del ordenamiento jurídico[32] a pesar de que hay razones fundadas para

[30] ALDAZ LOJA, Jhoon Paul, *Análisis jurídico de la contravención de tránsito por conducir con llantas lisas o en mal estado para que se considere como agravante en infracciones de tránsito en el caso de un accidente que existan daños materiales*, 2024, URL https://dspace.unl.edu.ec/server/api/core/bitstreams/d0881c27-0fc9-474e-8fb4-ccc7560e38d1/content consultado 14.09.2025.
[31] Art. 377 COIP.
[32] Art. 76 numerales 2 y 4 LOGJCC.

considerar lo contrario?

(d) **La proporcionalidad propiamente dicha no se afecta porque no hay una restricción injustificada del derecho a libertad frente a la realización de los derechos de terceros que se protegen**. En efecto, el bien jurídico tutelado de la seguridad colectiva extiende su abanico de protección frente a potenciales riesgos contra la vida, la integridad física o la propiedad, es decir, que conducir con llantas en mal estado no solo afecta la vialidad.

Conclusiones

El fin punitivo de una infracción de peligro abstracto subyace en el grado de riesgo social por el cual el legislador estima la necesidad de sanción. El análisis no puede ser empírico, sino que se basa en un cierto nivel de conocimientos o de inferencias experienciales en las cuales descansa la medida de proporcionalidad de la pena. Este análisis cobra especial relevancia en las infracciones relacionadas con el tránsito y el transporte terrestre, porque al ser el bien jurídico tutelado en estas el de la seguridad colectiva, hay un espectro pluriofensivo detrás donde no solo existe peligro para la seguridad vial, sino también para la vida, la integridad física o hasta la propiedad de las personas

La Sentencia No. 61-18-IN/23 de la CCE analizó la constitucionalidad de la pena privativa de libertad originalmente prevista en el artículo 383 del COIP y sobre esa base consideró que el principio de movilidad dentro del fin constitucionalmente válido era el elemento fundamental que justificaba la tipicidad y, por extensión, la necesidad de pena. Asimismo, aunque en principio adujo que no podía cuestionarse la idoneidad de la privación de libertad como sanción en este delito por existir una base potencial de causar daños a terceros debido a la deficiencia técnica relacionada

con las llantas lisas o en mal estado, luego consideró insubsistente la necesidad en tanto que, a su juicio, no había razón para imponerla. La idea se reforzó a partir del argumento de que la proporcionalidad propiamente determinaba que la ausencia de resultados de afectación a otros bienes jurídicos más allá de la seguridad vial no era una justificación suficiente de la pena privativa de libertad.

Frente a ello, hay que oponer que justamente el carácter pluriofensivo de las infracciones de tránsito caracterizaba a la seguridad colectiva como un bien jurídico matricial al que se coligaban otros como la vida, la integridad física o la propiedad y ese es el fin constitucionalmente válido que debió apreciarse en todo momento. En otro orden, la pena privativa de libertad es necesaria y existe coherencia entre el ordenamiento jurídico para considerarlo, pues el estado de conocimientos actuales justifica la relación causal entre la conducción con llantas lisas o defectuosas y la posibilidad de que ocurran más accidentes de tránsito, elemento que el legislador – en una revisión sistemática del propio COIP – había previsto como elemento del tipo en el delito de muerte culposa y, además, como agravante específica de la pena.

Si reproducimos el argumento de la CCE cometeríamos un equívoco grave al estimar que una infracción de peligro contra un bien jurídico cualquiera no tiene la relevancia suficiente para determinar una pena privativa de libertad si creemos que hay otro bien por encima de este, lo que es una consideración con poco asidero legal. Lamentablemente, eso hace la CCE cuando afirma que una contravención como la del artículo 383 del COIP no amerita una pena privativa de libertad. Incluso si llevamos este razonamiento más allá, prácticamente todas las contravenciones de tránsito de menos rigor no podrían ser sancionadas con penas privativas de libertad, lo que no es un criterio viable a priori y está colocando en un abismo interpretativo

a las infracciones de peligro abstracto como legitimadoras de una sanción que sea proporcional a la gravedad del riesgo.

Recomendaciones

A partir de las conclusiones obtenidas, es recomendable proponer que debe regresarse a la configuración originaria de las penas para reprimir la contravención de conducción de vehículo con llantas en mal estado del artículo 383 del COIP, es decir, sanción privativa de libertad de cinco a quince días. Esta propuesta resulta congruente con el nivel de peligro de la conducta, el riesgo asociado y reúne todos los elementos de idoneidad, necesidad y proporcionalidad propiamente dicha.

La parte considerativa debe tomar en cuenta el bien jurídico tutelado en este caso, que es la seguridad colectiva, manifestado por su carácter pluriofensivo que incluye, por tanto, a otros como la seguridad vial, la movilidad, la vida, etcétera. Es indispensable reconocer los principios que guiaron coherentemente al COIP dentro de la configuración de las infracciones de tránsito, como que el legislador había previsto que conducir con llantas lisas o desgastadas era una agravante específica del delito de muerte culposa. La consideración del peligro deberá atender también al estado de conocimientos sobre el tema, la pertinencia de la relación causal entre la conducta prohibida y el bien jurídico protegido y los referentes estadísticos de los que se disponga.

Referencias bibliográficas

ALDAZ LOJA, Jhoon Paul, *Análisis jurídico de la contravención de tránsito por conducir con llantas lisas o en mal estado para que se considere como agravante en infracciones de tránsito en el caso de un accidente que existan daños materiales*, Universidad Nacional de Loja, 2024, URL

https://dspace.unl.edu.ec/server/api/core/bitstreams/d0881c27-0fc9-474e-8fb4-ccc7560e38d1/content consultado 14.09.2025.

ALCÍVAR JUNCO, Génesis del Carmen, MONTERO PACHECHO, Stiven Giovanny, ROJAS BAJAÑA, Roberto Andrés y GUZMÁN LÓPEZ, Jorge Enrique, "Impacto del Artículo 189 del Código Orgánico Integral Penal Ecuatoriano y el aumento de penas para robos involucrando sustancias", en *Revista Pertinencia Académica*, vol. 8, No. 2, pp. 44-70, 2024, DOI https://doi.org/10.5281/zenodo.12811616 consultado 14.09.2025.

BEADE, Gustavo A., "Los delitos de peligro y la proporcionalidad constitucional: una reestructuración de la responsabilidad penal bajo los lineamientos básicos del principio de proporcionalidad", en *Ius et Praxis*, vol. 28, No. 3, pp. 191-201, 2022, DOI http://dx.doi.org/10.4067/S0718-00122022000300191 consultado 14.09.2025.

Código Orgánico Integral Penal, de 28 de enero de 2014 (Registro Oficial Suplemento No. 108, 10 de febrero de 2014).

Constitución de la República del Ecuador (Registro Oficial No. 449 de 20 de octubre de 2008).

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE ESTADOS UNIDOS, "Llantas", en *NHTSA en Español*, URL https://www.nhtsa.gov/es/seguridad-de-vehiculos/llantas consultado 07.09.2025.

GARCÍA ARROYO, Cristina, "Sobre el concepto de bien jurídico. Especial consideración de los bienes jurídicos supraindividuales-institucionales", en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, No. 24-12, 2022, pp.

1-45, URL https://www.revistacriminologia.com/24/recpc24-12.pdf consultado 20.09.2025.

GIBSON, Michael, "El peligro de las llantas calvas", en *Michael T. Gibson P.A. Auto Justice Attorney*, 2025, URL https://autojusticeattorney.com/es/the-danger-of-bald-tires/ consulado 08.09.2025.

IBARRA HOLGUÍN, Frida Daniela, "La finalidad legítima en el test de proporcionalidad y en la Suprema Corte de Justicia de la Nación", en GONZÁLEZ CARVALLO, Diana Beatriz (Coord.) y SÁNCHEZ GIL, Rubén (Coord.), *El test de proporcionalidad. Convergencias y divergencias*, México, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2021.

Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, de 10 de septiembre de 2009 (Registro Oficial Segundo Suplemento No. 52, 22 de octubre de 2009).

MAÑALICH R., Juan Pablo, "Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal", en *Revista Chilena de Derecho*, vol. 48, No. 2, pp. 79-100, 2021, DOI: https://doi.org/10.7764/R.482.4 consultado 07.09.2025.

MOGROVEJO GAVILANES, Alejandro Raúl, ERAZO ÁLVAREZ, Juan Carlos, POZO CABRERA, Enrique Eugenio y NARVÁEZ ZURITA, Cecilia Ivonne, "Aplicación del Principio de proporcionalidad en la Jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador", en *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*, vol. V, No. 8, 2020, pp. 91-118, DOI http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i8.563 consultado 07.09.2025.

PÉREZ-SAUQUILLO MUÑOZ, Carmen, LUZÓN PEÑA, Diego Manuel y BOSCO CAÑADILLAS, Raquel, *Legitimidad y técnicas de protección penal de bienes jurídicos supraindividuales*, Tirant lo Blanch, 2019, Valencia.

POLAINO ORTS, Miguel, "Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española", en *CAP Jurídica Central*, No. 7, pp. 103-128, URL https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2900/3467 consultado 20.09.2025.

PRESIDENCIA DE LA CORTE NACIONAL DE JUSTICIA, "Oficio No. 1103-P-CNJ-2018, de 13 de septiembre de 2018", en *Corte Nacional de Justicia, Consultas Absueltas*, 2018, URL https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/pdirecto/003.pdf consultado 15.09.2025.

Presidencia de la República, Decreto Ejecutivo No. 1196 del 11 de junio de 2012, Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Registro Oficial Segundo Suplemento No. 731, 25 de junio de 2012).

SAN MARTÍN SEGURA, David, *El concepto de riesgo en la racionalización del derecho punitivo. Razón jurídica y gestión de riesgos en la administración de la peligrosidad [tesis doctoral]*, Universidad de La Rioja, Servicio de Publicaciones, 2021, URL https://dialnet.unirioja.es/descarga/tesis/303099.pdf consultado 09.09.2025.

Sentencia de la Corte Constitucional del Ecuador, de 20 de diciembre de 2023 (61-18-IN, ponente: Alejandra Cárdenas Reyes).

TEIJÓN ALCALÁ, Marco, "El bien jurídico protegido en los delitos contra la seguridad vial: hacia un modelo de funcionalismo sistémico", en *Revista Lógos Guardia Civil*, No. 2, 2024, pp. 303-324, URL https://revistacugc.es/article/view/6220/7207 consultado 20.09.2025.

TEIJÓN ALCALÁ, Marco, "Los delitos de peligro en el derecho penal contemporáneo", en *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, No. 25-29, pp. 1-39, 2023, URL http://criminet.ugr.es/recpc/25/recpc25-29.pdf consultado 13.9.2025.

VILLACRECES BRIONES, Tania Gabriela, "El principio constitucional de proporcionalidad y la actividad legislativa penal ecuatoriana", en *Revista San Gregorio*, No. 26, pp. 92-101, 2018, URL https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6841002.pdf consultado 29.06.2025.