

Quito, D.M., 20 de diciembre de 2023

CASO 61-18-IN

EL PLENO DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES, EMITE LA SIGUIENTE

SENTENCIA 61-18-IN/23

Resumen: La Corte Constitucional analiza la constitucionalidad de la pena privativa de libertad prevista en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, que tipifica la contravención de tránsito por conducir un vehículo con llantas en mal estado. Luego del análisis, este Organismo determina que la pena privativa de libertad prevista para esta contravención, que no sanciona un resultado dañoso sino únicamente una conducta de peligro, incumple los requisitos de necesidad y proporcionalidad, por lo que se declara la inconstitucionalidad de la misma.

1. Antecedentes procesales

1. El 11 de diciembre de 2018, Carlos Andrés del Pozo, Lino Bautista González y Farith Simon Campaña, (“**accionantes**”) presentaron una acción pública de inconstitucionalidad en contra del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (“**COIP**”). La causa fue identificada con el número 61-18-IN.
2. El 27 de marzo de 2019, la Sala de Admisión de la Corte Constitucional admitió a trámite la presente acción y dispuso correr traslado a la Asamblea Nacional (“**Asamblea**”), a la Presidencia de la República (“**Presidencia**”) y a la Procuraduría General del Estado (“**PGE**”), a fin de que intervengan defendiendo o impugnando la norma demandada.¹ También requirió que la Asamblea Nacional remita los informes y demás documentos que dieron origen a la norma impugnada.
3. El 18 de abril, 23 de abril y 30 de abril de 2019, la PGE, la Presidencia y la Asamblea presentaron, individual y respectivamente, sus informes de descargo ante la Corte Constitucional.
4. El 10 de marzo de 2022, por sorteo, se reasignó la sustanciación de la causa a la jueza Alejandra Cárdenas Reyes; quien avocó conocimiento del caso el 18 de julio de 2022.

¹ El tribunal que conoció la admisión de la causa estaba conformado por el ex juez constitucional Ramiro Ávila Santamaría y las juezas constitucionales Karla Andrade Quevedo y Carmen Corral Ponce.

2. Competencia

5. El Pleno de la Corte Constitucional es competente para conocer y resolver la presente acción pública de inconstitucionalidad de conformidad con lo previsto por el artículo 436 numeral 2 de la Constitución, en concordancia con los artículos 75 numeral 1 literal d) y 98 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (“LOGJCC”).

3. Disposición cuya inconstitucionalidad se demanda

6. El artículo 383 del COIP (“**norma impugnada**” o “**infracción impugnada**” o “**artículo impugnado**”) señala lo siguiente:

Conducción de vehículo con llantas en mal estado. - La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir. En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

4. Argumentos de los sujetos procesales

4.1. Fundamentos de la acción y pretensión

7. En concreto, los accionantes alegan la inconstitucionalidad por razones de fondo de la frase “*pena privativa de libertad de cinco a quince días*” [énfasis añadido], del precitado artículo (“**frase impugnada**”).
8. A decir de los accionantes, la frase impugnada vulnera el principio de proporcionalidad, el derecho a la libertad de tránsito, el derecho al libre desarrollo de actividades económicas; así como el principio de no restricción del contenido de los derechos.²
9. En cuanto a las vulneraciones sobre la libertad, los accionantes refieren que, si bien ningún derecho es absoluto, por su importancia y gran conexión con la dignidad humana, las posibles limitaciones a la libertad deben ser mínimas y excepcionales previo cumplimiento de ciertos requisitos pues, de lo contrario, se estaría incurriendo en una restricción inconstitucional e ilegítima. Así, consideran que la frase impugnada del artículo 383 del COIP, tiene como fin únicamente la prevención y que, lo que la sanción busca, es evitar la posible afectación de los derechos de terceros. Sin embargo, argumentan que el derecho a la libertad “no puede ser sacrificado injustificadamente por la búsqueda de la eficacia en la pena, confinando a una persona a pasar en prisión

² Constitución, artículos 76, numeral 6; 66, numerales 14 y 15; y 11, numeral 4, respectivamente.

por el tiempo determinado en la norma por una contravención que sanciona únicamente el peligro”.

10. En ese sentido, consideran que la infracción impugnada, al imponer una pena privativa de libertad, es una “medida tan gravosa” que afecta por conexidad otros derechos como realizar actividades económicas o el disfrutar la vida familiar. Además, consideran que el artículo impugnado “no contiene parámetros objetivos para la aplicación de la pena, por lo que la privación de la libertad de una persona y sus consecuentes afectaciones a otros derechos podrían ser producto de una sola llanta en mal estado”. En definitiva, a decir de los accionantes, la norma no es clara ni en la cantidad ni en el grado del daño o desgaste de las llantas que conllevaría a la sanción.

11. En cuanto a la proporcionalidad entre una infracción y su sanción, argumentan que

no es plausible determinar cómo, en este caso, la pena de privación de la libertad es proporcional y constitucional, al haber medidas racionales para castigar el delito, como son las medidas reales, sanciones económicas, o sanciones administrativas. Realmente no se encuentra justificación suficiente para privar de la libertad a un individuo, pues incluso en caso de que exista incumplimiento sobre las iniciales sanciones económicas, todavía queda la medida real que se toma sobre el automotor.

12. También, los accionantes presentan un test de proporcionalidad con el que alegan que la frase impugnada no cumple con los criterios de idoneidad, necesidad y proporcionalidad y, en ese orden de ideas, consideran que dicha sanción es inconstitucional por fallar dicho test.³

13. Por otra parte, los accionantes señalan que, es necesario tomar en cuenta el costo en el que incurre el Estado -en términos monetarios- por persona privada de libertad, por lo que sería “mucho más factible y viable para el Estado que se elimine la pena privativa de libertad para estas personas”.

³ En su demanda, los accionantes reconocieron que la medida tiene un fin constitucionalmente válido, que es “evitar accidentes de tránsito producto de la conducción de vehículos con llantas en mal estado”. Sin embargo, consideraron que la medida no es idónea ya que, en su criterio, si bien “si [sic] se alcanza el fin propuesto, pero se sacrifica innecesariamente varios derechos libertad [...] al existir otras medidas más adecuadas para lograr el fin propuesto, la sanción impuesta no es una medida idónea.” En cuanto a la necesidad de la medida, los accionantes señalaron que el artículo impugnado es “un escenario donde se priva de libertad a una persona por un delito de peligro o abstracto, en el que no ha existido una vulneración a derechos específicos, sino que se castiga a la posibilidad de que exista una vulneración a tales derechos. Por lo que basta con sanciones económicas o reales para obtener el fin, por lo que no es una medida necesaria”; y, finalmente, sobre la proporcionalidad en sentido estricto, indicaron que “para poder sacrificar un derecho tan importante como la libertad, la urgencia y peligrosidad deben estar plenamente justificadas. Como se ha demostrado anteriormente, existen otras medidas menos dañosas para la persona que infringe la norma del COIP, con resultados adecuados para el fin perseguido”. Argumentaron, además, que “la desproporcionalidad de la sanción se agrava si consideramos que no existen parámetros de cómo se debe aplicar esta sanción, pues no existe determinación objetiva de cuántas llantas deben estar lisas y en qué grado cada una para recibir esta sanción”.

14. Finalmente, los accionantes argumentan que, en legislaciones comparadas de Colombia, Perú y Chile, no existe sanción alguna para el supuesto fáctico de la infracción impugnada. Por tanto, consideran que se refuerza la desproporcionalidad de la frase impugnada y su consecuente inconstitucionalidad.

4.2. Argumentos de la Asamblea Nacional

15. La Asamblea, a través del procurador judicial y apoderado de la presidenta del órgano legislativo, defendió la constitucionalidad de la norma impugnada. Luego de citar el artículo 76, numeral 5 y el artículo 66, numeral 14 de la Constitución, señaló que la norma autoriza a “transitar por el territorio nacional sin restricción alguna” al conductor con libre conciencia y responsable del estado óptimo del vehículo y sus accesorios, de los cuales “como parte primordial” son las llantas. En esa medida, considera que la norma impugnada no prohíbe la libre circulación.
16. Indica que “la dureza por la cual el legislador a [sic] impuesto la privación de la libertad, es debido a los repetidos accidentes de transportación pública que han cobrado inocentes”. Considera que no hay duda alguna que la inobservancia e irresponsabilidad del conductor que transita con llantas deterioradas constituye un “peligro que debe ser prevenido por la ley en salvaguarda de la seguridad e integridad de la comunidad”.
17. Argumenta que, en atención al “riesgo muy alto” que representa las llantas lisas o en mal estado, la pena es proporcional porque “supone un medio para precautelar la seguridad de la movilidad y la integridad de las personas, la que no podría sustituirse mediante” otra forma de sanciones por existir de por medio “la vida humana, la seguridad y el bien común”. Resalta, además, que de acuerdo al informe técnico del estado del vehículo el juez puede establecer la sanción entre los cinco y quince días de privación de libertad.
18. Con esos argumentos, solicita que se deseche la demanda por improcedente y se ordene su archivo.

4.3. Argumentos de la Presidencia de la República

19. La Presidencia, a través de su secretaría jurídica, tras citar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento, el numeral 14 del artículo 66 de la CRE y el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, alega que los accionantes están malinterpretando la norma impugnada y que “no han explicado cómo es que la privación de libertad contenida en [la norma impugnada], que se aplica únicamente cuando la persona ha incurrido en incumplimientos [administrativos], vulnera el derecho a la movilidad humana”.

20. A saber, la Presidencia considera que, para incurrir en la infracción típica descrita en el artículo 383 del COIP, la persona debió cometer previa y adicionalmente las siguientes faltas: i) incumplir la obligación de revisión vehicular; ii) incumplir los requisitos para la obtención de títulos habilitantes para la conducción de vehículos entre los que está incluido el certificado de revisión vehicular; iii) infringir la prohibición de conducir vehículos con un labrado inferior a 1.6 mm; y iv) circular con dicho vehículo.
21. Bajo este marco, la Presidencia considera que los derechos a la vida e integridad personal son “bienes jurídicos de especial y alto valor” y que no admiten graduación alguna en su ejercicio, por lo que, cuando “los demás derechos se regulan y en ocasiones que ameriten, se limitan” es para garantizar el ejercicio armónico de los derechos a la vida e integridad.
22. En cuanto al argumento de los accionantes sobre la afectación al derecho al trabajo y al derecho a la familia, la Presidencia considera que los accionantes no explican “cómo es que una consecuencia accesoria a la inobservancia voluntaria de normas administrativas y penales” vulnera otros derechos y considera que este argumento “ni siquiera puede ser objeto de análisis.”
23. Además, sobre el argumento de que la norma impugnada tendría únicamente un fin preventivo, la Presidencia señala que la infracción impugnada deriva de la “necesidad de adelantar barreras de protección” y no como “un mecanismo de privación de derechos ‘per se’ sino como un medio para evitar la afectación de los derechos a la vida y a la integridad personal”. Así consideran que los delitos de peligro “buscan la evitación [sic] del mayor número de conductas lesivas para el colectivo”.
24. También cuestionan el test de proporcionalidad presentado por los accionantes y consideran que el mismo no se encuentra fundamentado ya que no exponen el por qué “sanciones económicas o reales bastarían para obtener el fin deseado”. Así, la presidencia insiste en que la pena privativa de libertad de la infracción impugnada es “directamente proporcional el beneficio que se obtiene para los derechos del colectivo del sistema vial frente al grado de restricción que existe para un individuo que inobserva las condiciones legales y parámetros objetivos de la conducción”.
25. Por estas razones, concluye que la norma impugnada no restringe los derechos ni las garantías constitucionales, y que supera los criterios de proporcionalidad por lo que solicita que se rechace la acción por carecer de fundamento y se disponga su archivo.

4.4. Argumentos de la Procuraduría General del Estado

26. La PGE, a través de su director nacional de patrocinio, justifica que, aunque la norma impugnada “puede parecer que establezca una restricción o limitación” a derechos constitucionales como la libertad de tránsito o la garantía de debida proporcionalidad entre infracción y pena del debido proceso, la sanción privativa de libertad no afecta “al contenido intrínseco del derecho a la libertad, pues la vida y la integridad física de las demás personas plenamente justifican la sanción penal.”
27. Con base en lo anterior, considera que en este caso se debe tomar en cuenta el principio de interpretación conforme por el que “entre varios sentidos posibles de una norma jurídica, debe aceptarse aquel que mejor se adapte al texto constitucional”; por lo que solicita que esta Corte realice “un real y objetivo control abstracto de constitucionalidad sobre la norma impugnada como inconstitucional”.

5. Planteamiento de los problemas jurídicos

28. El artículo 79.5.b) de la LOGJCC prescribe que las demandas de inconstitucionalidad deben contener “[a]rgumentos claros, ciertos, específicos y pertinentes, por los cuales se considera que exista una incompatibilidad normativa”; de forma que, los accionantes están compelidos a cumplir con cierta carga argumentativa, que permita a esta Corte realizar un pronunciamiento en el marco del control abstracto de constitucionalidad.⁴
29. Como se refirió en el párrafo 7 *ut supra*, los accionantes cuestionan la constitucionalidad del artículo 383 del COIP, específicamente de la frase impugnada, por presentar incompatibilidades con el derecho a la libertad, la proporcionalidad entre la infracción y la pena; y el derecho al libre desarrollo de actividades económicas, entre otros “derechos conexos”.
30. Por su parte, la Asamblea y la Presidencia defendieron respectivamente la constitucionalidad de la sanción privativa de libertad y consideran que la sanción es proporcional a los bienes jurídicos que se pretenden proteger a través de la tipificación de la infracción impugnada.
31. En ese sentido, toda vez que los argumentos sobre el derecho a la libertad y la garantía de proporcionalidad entre la infracción y la pena, se refieren al mismo punto, esto es, que la frase que contiene la sanción privativa de libertad no es una pena proporcional para la contravención de tránsito de peligro, esta Corte identifica el siguiente problema jurídico: ***¿La frase “será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días” contemplada en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal es inconstitucional por constituir una pena desproporcional?***

⁴ CCE, sentencia 35-17-IN/22, 14 de diciembre de 2022, párr. 15. También, CCE, sentencia 69-16-IN /21, 20 de octubre de 2021, párr. 35.

32. En cuanto a los argumentos relacionados con la presunta incompatibilidad del derecho a la familia, trabajo y derechos conexos (párrafo 10 *supra*), así como el presunto costo económico que las personas privadas de libertad representaría para el Estado (párrafo 13 *supra*), esta Magistratura no encuentra que los mismos sean específicos para considerar una posible incompatibilidad normativa, por el contrario estos están encaminados a señalar los efectos que los accionantes consideran que, en general, la privación de libertad puede generar. Por tanto, esta Corte no analizará estas presuntas incompatibilidades.
33. Finalmente, es preciso mencionar que la demanda no está pretendiendo la despenalización de esta conducta -uso de llantas lisas- ya que se acusa de inconstitucional, específica y exclusivamente a la sanción privativa de libertad prevista en el artículo 338 del COIP. Por tanto, conviene señalar que las consideraciones que realizará la Corte para su análisis, deberán ser entendidos exclusivamente respecto a la frase impugnada, sin que aquello implique un pronunciamiento sobre la vigencia o no de la contravención penal; ni tampoco del señalamiento de su presupuesto fáctico en otras infracciones.⁵

6. Resolución del problema jurídico

6.1. *¿La frase “será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días”, contemplada en el artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal, es inconstitucional por constituir una pena desproporcional?*

34. El artículo 76, numeral 6 de la Constitución de la República establece como garantía básica del debido proceso el principio por el que: “La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”
35. Por su parte, el numeral 2 de la exposición de motivos del COIP relativo al “imperativo constitucional”, señala que “[...] es indispensable determinar la correspondencia constitucional de los bienes jurídicos protegidos y las garantías de quienes se someten a un proceso penal en calidad de víctimas o procesados para que estén adecuadamente regulados y protegidos.”⁶
36. En esa línea, este Organismo ha establecido que “la proporcionalidad exige que exista una adecuada correspondencia entre la sanción y la conducta o categoría de conductas

⁵ Por ejemplo, el numeral 3 del artículo 377 del COIP señala como un agravante constitutivo del tipo penal de “Muerte culposa” si el resultado dañoso es consecuencia de “3. Llantas lisas y desgastadas.”

⁶ Código Orgánico Integral Penal (COIP), Suplemento del Registro Oficial 180, 10 de febrero 2014 exposición de motivos, numeral 2 “Imperativo Constitucional”. A saber, de acuerdo al artículo 136 de la Constitución, si una ley no incluye una exposición de motivos, no será tramitada.

que se reprochan, para que esta no sea excesiva atendiendo a la gravedad de la infracción o innecesaria para la consecución de la finalidad de interés general”.⁷ También ha señalado que “al configurar las normas en el ámbito penal, corresponde al legislador aplicar los criterios de proporcionalidad y racionalidad dado que estos permiten evaluar si la ley penal guarda armonía con la protección y garantía de los derechos constitucionales”.⁸

37. Bajo estas consideraciones, corresponde entonces que esta Corte determine si la pena privativa de libertad impuesta para la conducta de riesgo de conducir con llantas lisas o en mal estado, tipificada en el artículo 383 del COIP, es una medida constitucionalmente proporcional; y, para ello, procederá a examinar la medida a partir del test de proporcionalidad en sus cuatro elementos de conformidad con el artículo 3 numeral 2 la LOGJCC: a) fin constitucionalmente válido; b) idoneidad; c) necesidad; y d) proporcionalidad propiamente dicha.⁹

38. A saber, en el análisis de la proporcionalidad de una infracción penal, este suele partir por identificar el bien jurídico protegido en el tipo penal impugnado.¹⁰ En ese sentido, toda vez que el bien jurídico protegido en las infracciones penales es el equivalente al fin constitucionalmente válido, a efectos de evitar consideraciones redundantes, esta identificación se realizará en el marco del análisis del fin constitucionalmente válido.

a) Fin constitucionalmente válido: bien jurídico protegido en infracciones de tránsito

39. La Constitución señala, entre otros, que son deberes y responsabilidades de las y los ecuatorianos: “4. Colaborar en el mantenimiento de la paz y de la seguridad.”¹¹ Asimismo, reconoce y garantiza los derechos a la integridad física y a la libertad de tránsito; así como a acceder y disfrutar de los espacios públicos.¹² En línea de lo anterior, el principio de movilidad reconoce “el derecho a **transitar** libremente, **priorizando su integridad física**, mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley.”¹³

⁷ CCE, sentencia 11-20-CN/21, 10 de noviembre de 2021, párr. 23

⁸ *Ibid.*

⁹ LOGJCC, artículo 3 numeral 2: “Cuando existan contradicciones entre principios o normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional.”

¹⁰ Ver, por ejemplo: CCE, sentencia 34-19-IN/21, 28 de abril de 2021, párr. 114; o, CCE, sentencia 6-17-CN/19, 18 de junio de 2019, párr. 29.

¹¹ Constitución, artículo 83, numeral 4.

¹² Constitución, artículo 66, numerales 3 y 14; y artículo 31, respectivamente.

¹³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Suplemento del Registro Oficial 398, 7 de agosto 2008, reforma del R.O 512-5S del 10 de agosto de 2021, artículo 2.

40. Para garantizar el disfrute de los espacios públicos, el constituyente previó, por ejemplo, que el Estado sea el responsable de la provisión de servicios públicos, entre ellos, el de vialidad.¹⁴ Por ello, como único propietario del territorio nacional y de las vías públicas, el Estado regula y administra su uso a fin de garantizar tanto la libertad de tránsito como la integridad física **de todos los usuarios del servicio de vialidad**.¹⁵
41. En otras palabras, las regulaciones en materia de tránsito tienen la finalidad de garantizar, de manera equilibrada, varios derechos, como: la seguridad vial, la vida, la integridad física, la propiedad, entre otros. Y, para alcanzar estos fines, el Estado ha previsto normas de tránsito e impuesto diferentes sanciones para quienes las infrinjan, entre ellas, el uso del derecho penal a través de la tipificación de delitos y contravenciones de tránsito.¹⁶
42. Según la Corte Interamericana de Derechos Humanos, “el poder punitivo sólo se ejerce en la medida estrictamente necesaria para proteger los bienes jurídicos fundamentales de los ataques más graves que los dañen o pongan en peligro.”¹⁷ Al respecto, esta Corte ha reconocido que las infracciones de tránsito “pretenden proteger varios bienes jurídicos” y refirió que sirven “como instrumento o con carácter medial para **la salvaguarda de intereses personales** como son la vida, salud de las personas y en ese momento los bienes, que se pueden ver afectados por el tráfico de estas máquinas [énfasis añadido]”.¹⁸ De ahí que la inclusión de las infracciones de tránsito en el catálogo criminal se corresponda con los bienes jurídicos que se pretenden proteger.
43. De lo anotado en líneas anteriores, las sanciones previstas para individuos que infrinjan las normas y regulaciones en materia de tránsito, sean privativas o no privativas de la libertad, tienen como finalidad proteger un fin constitucionalmente válido, esto es, la seguridad vial, la misma que puede estar relacionada con el ejercicio de varios derechos como son la vida, la salud, la integridad y el libre tránsito. Por ello, se verifica el primer requisito del test de proporcionalidad.

b) **Idoneidad: Infracciones de peligro**

¹⁴ Constitución, artículo 314.

¹⁵ Constitución, artículo 3; y Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Suplemento del Registro Oficial 398, artículo 6 y 12.

¹⁶ En palabras de la Corte Constitucional Colombiana, en la medida en que la Constitución reconoce determinados intereses y valores, son estos los que “orientan la intervención de las autoridades”. Así, el Estado tiene un “interés autónomo en que estos valores se realicen en la vida social, por lo cual las autoridades no pueden ser indiferentes frente a una decisión en la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud. Por ello el Estado puede actuar en este campo [...]. Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-309-1997 de 25 de junio de 1997.

¹⁷ Corte IDH, *Caso Kimel Vs. Argentina*, Fondo, Reparaciones y Costas, Sentencia de 2 de mayo de 2008, Serie C 177, párr. 76.

¹⁸ CCE, sentencia 6-17-CN/19, 18 de junio de 2019, párr. 34.

44. En cuanto al criterio de idoneidad, este Organismo ha señalado que este “implica que la medida tomada sea adecuada para cumplir el fin constitucional. La restricción de un derecho debe ser un medio que contribuya a alcanzar el fin constitucional. En consecuencia, una medida no es idónea si es que no contribuye de forma alguna al fin constitucional.”¹⁹

45. Como quedó anotado en los párrafos precedentes, el Estado está obligado a promover una cultura de responsabilidad para el acceso y disfrute de los servicios públicos y, en esa medida, está obligado a:

garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial [...] en temas relacionados con **la prevención y seguridad vial** [énfasis añadido], principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito; su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades; el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre [...].²⁰

46. De esta manera, en la medida en que la ley que regula el acceso al servicio público se basa también en la garantía de derecho a la integridad y a la prevención y seguridad vial, cobra sentido que, para las infracciones de tránsito, se sancionen no solo resultados dañosos sino también conductas que coadyuven o aumenten innecesariamente el peligro de que exista un resultado dañoso que atente contra uno de los bienes jurídicos protegidos en las infracciones de tránsito.

47. A saber, el caso específico de conducir con llantas en mal estado, corresponde a una conducta de peligro *abstracto*. La doctrina penal define a esta situación como aquella que se produce cuando un usuario, por no tomar las precauciones necesarias para aprovechar de un bien -en este caso, el servicio público de vialidad-, se coloca a sí mismo y a los demás usuarios en una situación desproporcionadamente gravosa.²¹

48. El mantenimiento inadecuado de los neumáticos de un vehículo afecta de manera general a la estabilidad del mismo y disminuye la capacidad de frenado de los automotores. Así, cualquier maniobra ordinaria realizada con llantas lisas o en mal

¹⁹ CCE, sentencia 11-18-CN/19, 12 de junio de 2019, párr. 110.

²⁰ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Suplemento del Registro Oficial 398, 7 de agosto 2008, reforma del R.O 512-5S del 10 de agosto de 2021, artículo 4.

²¹ Juan Pablo Mañalich, “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 2, 2021, pág. 86. La cita completa señala: “tiene que ser identificada con la **erosión de una o más condiciones de seguridad heterónoma de cuya efectividad depende** que un titular determinado o la generalidad de los titulares de un bien jurídico individual, o los beneficiarios de un bien jurídico colectivo, **puedan disponer o aprovecharse de él de manera relativamente despreocupada**. En este contexto, por “seguridad heterónoma” cabe entender la compensación de la adopción individual de la **precaución situacionalmente necesaria para poder disponer y aprovecharse, de manera no peligrosa, del respectivo bien en el marco de lo socialmente adecuado**, en una situación en la cual esa precaución no podría ser adoptada en lo absoluto o traería aparejada una carga desproporcionadamente gravosa para el individuo en cuestión [énfasis añadido].”

estado aumenta el peligro de provocar un resultado dañoso, situación que se podría evitar en el caso de que el infractor hubiese tenido las precauciones necesarias para el uso del servicio público vial a través de un vehículo particular y mucho más de un vehículo de transporte público o pesado. De ahí que, en palabras de la Asamblea, el objetivo de la sanción de este peligro es que sea “prevenido por la ley en salvaguarda de la seguridad e integridad de la comunidad” (párrafo 16 *supra*).

49. Por las anotaciones expuestas, por cuanto la sanción privativa de libertad contribuye a alcanzar, en este caso proteger, el fin constitucional, esto es, salvaguardar los bienes jurídicos protegidos en las infracciones de tránsito, se encuentra que la sanción privativa de libertad cumple con el requisito de idoneidad.

c) **Necesidad: sanciones para infracciones de peligro**

50. Respecto al criterio de necesidad, este Organismo ha señalado que:

la medida escogida tiene que ser, entre todas las posibles a tomar, la menos gravosa para el ejercicio de derechos, la que provoque el menos daño posible para lograr el fin constitucional, la mejor alternativa entre las disponibles. La necesidad obliga a enumerar las medidas existentes para cumplir el fin y compararlas; de este modo, hay medidas que siendo idóneas pueden no ser necesarias.²²

51. Del análisis efectuado hasta ahora, conviene enfatizar que la infracción impugnada **sanciona la conducta peligrosa mas no el resultado dañoso**. A saber, el COIP contempla tipos penales específicos y las sanciones correspondientes cuando se provocan daños materiales, lesiones y muerte en materia de tránsito; e incluso considera a la conducción de un vehículo con llantas en mal estado como un agravante de estas conductas.²³ Por ello, el artículo impugnado, el 383 del COIP, **no sanciona los resultados dañosos -que se encuentran tipificados en otras infracciones de tránsito autónomas-, sino únicamente el riesgo ocasionado por incurrir en una conducta peligrosa**. Con esta precisión, corresponde determinar si la pena privativa de libertad prevista en la contravención impugnada es una medida necesaria para lograr el fin constitucional.

52. Al respecto, esta Corte observa que el COIP reconoce que las penas pueden ser “privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad”.²⁴ Así, existen catorce (14) penas no privativas de libertad; y tres (3) formas de penas restrictivas de los derechos de propiedad.²⁵

²² CCE, sentencia 11-18-CN/19, 12 de junio de 2019, párr. 112.

²³ Constan como infracciones de tránsito autónomas las siguientes: COIP, artículo: 377.- Muerte culposa; 379.- Lesiones causadas por accidentes de tránsito; 380.- Daños materiales. Además, el manejar con “Llantas lisas y desgastadas”, es una agravante constitutiva propia de la infracción de Muerte culposa.

²⁴ COIP, artículo 58.

²⁵ COIP, artículo 60 y 69, respectivamente.

53. El artículo impugnado contempla como sanciones: una pena privativa de libertad -de cinco a quince días-; una pena no privativa de libertad -la pérdida de puntos en la licencia-; y una pena restrictiva del derecho de propiedad -la retención del vehículo “hasta superar la causa de la infracción”-.
54. En efecto, esta Corte encuentra que el legislador ha dispuesto varias medidas posibles a adoptar para lograr el fin constitucional en el caso específico; que de hecho, algunas de ellas están recogidas en el propio tipo penal; y que, entre esas medidas, la privativa de libertad es la más gravosa. A saber, esta Corte ha resaltado que, en atención al principio de mínima intervención penal, la afectación al derecho a la libertad es de *última ratio* y, por ende, no puede ser vista como la solución para toda situación.²⁶
55. En el presente caso, este Organismo reitera que no se está sancionando un resultado estrictamente dañoso en el que efectivamente existieren pérdidas o afectaciones humanas o materiales, sino únicamente la conducta de peligro por el que, a través de la imposición de una pena, se pretende conseguir la disuasión de la ciudadanía y evitar la falta de precaución de una medida de seguridad vial.
56. En ese sentido, si bien es necesario sancionar al infractor por lesionar al bien jurídico de seguridad vial -y en consecuencia colocar en un potencial riesgo a los demás derechos relacionados con este bien jurídico-, esta Corte considera que con la imposición de las otras penas diferentes a la privativa de libertad, contempladas en el mismo COIP, se podría conseguir el mismo resultado disuasivo, sin tener que recurrir a la medida más gravosa para el ejercicio de derechos, tales como la libre movilidad, y aquellos que se restringen cuando la persona está privada de la libertad.
57. En efecto, la retención del vehículo como sanción restrictiva de la propiedad y la disminución de puntos en la licencia como medida no privativa de libertad (sin perjuicio de otras sanciones igualmente no privativas de libertad que la Asamblea Nacional pudiere considerar), son medidas que neutralizan el riesgo y consiguen el mismo efecto -tanto sancionador como disuasivo- para el infractor de la conducta, ya sea vehículo particular o transporte público. Además, a lo anterior se suman los efectos de las penas autónomas previstas en las infracciones que sí contemplan resultados dañosos.
58. Por las consideraciones expuestas, es criterio de esta Corte que la pena privativa de libertad prevista en el artículo 383 del COIP es una medida no estrictamente necesaria y, por ende, incompatible con la Constitución.

²⁶ CCE, sentencia 34-19-IN/21, 28 de abril de 2021, párr. 149. Ver también CRE, artículo 195 y COIP, artículo 3.

59. Toda vez que se ha verificado el incumplimiento del criterio de necesidad, no correspondería que la Corte continúe con el test y verifique el criterio de proporcionalidad; empero, a efectos de reforzar el presente análisis, se procederá a examinar este último criterio.

d) Proporcionalidad propiamente dicha

60. Finalmente, esta Corte ha señalado que por proporcionalidad propiamente dicha se entiende cuando:

se aprecia los derechos de unos titulares con otros titulares, cuyo ejercicio entra en colisión, tensión o podría provocar una restricción. Para que una restricción de derechos sea legítima, la realización de otros derechos debe ser mayor o al menos equivalente. Se trata de una comparación entre la realización de un derecho con la afectación de otro derecho.²⁷

61. En ese orden de ideas, si bien en la contravención impugnada existe una afectación al bien jurídico de seguridad vial por el potencial riesgo que conlleva conducir un automotor con llantas lisas o en mal estado, dicha afectación no trae consigo *per se* la afectación a la realización de otros derechos, como son el derecho a la vida, a la integridad, entre otros, pues lo que pretende proteger esta infracción es **prevenir** que se provoque un riesgo innecesario al momento de acceder al servicio público de vialidad.
62. En línea con lo anterior, se tiene que precautelar la seguridad vial, por sí sola, no satisface de manera directa a la protección de la vida y a la integridad y por ende no se justificaría la restricción de derecho a la libre movilidad y otros como consecuencia de la privación de libertad, **que debe ser de última ratio**. Al respecto, esta Corte enfatiza que los posibles resultados dañosos que provengan como consecuencia de esta conducta, se encuentran tipificadas y sancionadas en otros tipos penales que no son objeto de la presente acción de inconstitucionalidad, en los que el bien jurídico protegido, además de la seguridad vial, sí son la vida, la salud y la integridad.
63. En otras palabras, en el caso concreto bajo examen, el riesgo ocasionado por conducir con llantas lisas o en mal estado amerita ser sancionado por el elevado riesgo que coloca al infractor y a los demás usuarios de seguridad vial, y así lo ha previsto el legislador al imponer en el mismo tipo penal la reducción de puntos en la licencia de conducción y la retención del vehículo hasta que los motivos de la infracción sean superados, esto es, se cambien las llantas por otras en buen estado.
64. Sin embargo, la sanción privativa de libertad de dicho riesgo en específico, que no trae

²⁷ CCE, sentencia 11-18-CN/19, 12 de junio de 2019, párr. 118.

como consecuencia un resultado dañoso a otros bienes jurídicos más graves e importantes, no parece ser proporcional con la finalidad de prevenir afectaciones al bien jurídico de vialidad, por sí sola, de la contravención impugnada.

65. Por lo expuesto, dado que la frase impugnada conlleva una restricción del derecho a la libertad en contraposición con la prevención de la sola seguridad vial, es decir, en la que no han resultado afectados *per se* derechos como la vida, la integridad o la salud, etc. de otro individuo, esta Corte concluye que no se cumple con el criterio de proporcionalidad y, por ende, estima necesario expulsar la frase impugnada del ordenamiento jurídico.
66. Sin perjuicio de lo anterior, esta Corte enfatiza que la particularidad de estos delitos es que la acción u omisión prevista en el tipo penal, en general, reviste un nivel elevado de peligro para la realización de otros derechos constitucionales -bienes jurídicos protegidos- y es esta premisa la que constituye el fundamento de su criminalización. En esa medida, el establecimiento de los bienes jurídicos penalmente protegidos, los comportamientos penalmente reprobables, el tipo y el modo de las sanciones penales, así como la determinación de qué conductas y su gradación de que tan elevado es su riesgo, forman parte de la amplia libertad de configuración legislativa que tiene la Asamblea Nacional.²⁸
67. Por estas razones, la inclusión de cualquier otra infracción que implique una conducta de peligro abstracto en el catálogo criminal goza de presunción de constitucionalidad en atención al principio *in dubio pro legislatore*,²⁹ y, de ser el caso, su análisis de proporcionalidad deberá realizarse en atención a las particularidades propias de la infracción cuestionada y el grado de peligro que la conducta tipificada pueda representar.

7. Efectos de la decisión

68. Del análisis efectuado, esta Corte ha determinado que la frase “pena privativa de libertad de 5 a 15 días” es inconstitucional, resta ahora establecer los efectos de la presente sentencia.
69. Conforme lo establece el artículo 95 de la LOGJCC, la presente sentencia tiene “efectos generales hacia el futuro”, por lo que ninguna autoridad podrá aplicar el contenido de la frase declarada inconstitucional, de acuerdo al análisis efectuado por esta Corte, de conformidad al artículo 96 numeral 1 de la LOGJCC. Lo anterior, no impide de ninguna manera la aplicación del principio de favorabilidad penal previsto

²⁸ Ver: CCE, sentencia 34-19-IN/21, 28 de abril de 2021, párr. 98; CCE, sentencia 6-17-CN/19, 18 de junio de 2019, párr. 20; CCE, sentencia 5-13-IN/19, 2 de julio de 2019, párr. 69.

²⁹ LOGJCC, artículo 76, numerales 2 y 3.

en el artículo 76 numeral 5 de la CRE,³⁰ el cual deberá ser tomado en cuenta por cualquier autoridad judicial en los casos en que se haya dictado sentencia condenatoria y se haya impuesto una pena privativa de libertad en razón de la frase declarada inconstitucional.

70. Ahora bien, toda vez que no se ha declarado la inconstitucionalidad de la contravención penal tipificada en el artículo 383 del COIP, sino exclusivamente de la frase que contiene la pena privativa de libertad; lo señalado en el párrafo anterior **no aplica para las otras penas no privativas de libertad contempladas en la misma norma** y, en esa medida se precisa que, cuando el artículo se refiera a “la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior”, esta disposición sigue aplicando para las penas que permanecen vigentes en la infracción penal. Asimismo, la sanción de retención del vehículo sigue aplicando en general para todos los supuestos fácticos previstos en la contravención. En razón de lo anterior, la infracción contemplada en el artículo 383 del COIP a partir de la expulsión de la frase que contiene la pena privativa de libertad se leerá:

La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con la disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.
En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior.
Además, en ambos supuestos, se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

71. Por lo expuesto, los agentes de tránsito deben vigilar el cumplimiento del mantenimiento adecuado de los neumáticos e iniciar el procedimiento correspondiente cuando se identifique su inobservancia.
72. Cabe aclarar que la declaratoria de inconstitucionalidad de la sanción de pena privativa de libertad en la infracción de tránsito de llantas lisas o en mal estado, no restringe ni prohíbe al poder legislativo en revisar y, de ser el caso, reformar las sanciones o añadir otras no privativas de libertad a aquellas previstas en el artículo 383 del COIP. Esto siempre y cuando observe los parámetros de racionalidad del poder punitivo, prevención del riesgo y protección de bienes jurídicos desarrollados en la presente sentencia **y con base en la correspondiente política criminal que fundamente la modificación de tales medidas**”.
73. Adicionalmente, si bien para que la conducta de riesgo ocurra basta con el mal estado de una sola llanta, esta Corte exhorta a la Asamblea Nacional a revisar las penas del

³⁰ Constitución, artículo 76, numeral 5: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: (...) 5. En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, **se aplicará la menos rigurosa, aun cuando su promulgación sea posterior a la infracción**. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora [énfasis añadido]”.

artículo 383 del COIP conforme a la diferenciación en el grado de peligro que podría tener más de una llanta lisa o en mal estado, así como su distinción entre vehículos particulares y los de transporte público.

74. En suma, toda vez que la infracción no ha sido expulsada del ordenamiento jurídico, sino que la inconstitucionalidad analizada en la presente decisión afecta exclusivamente a la pena privativa de libertad, es necesario especificar que los agentes de tránsito deben continuar vigilando el cumplimiento del mantenimiento adecuado de los neumáticos y, de ser el caso, iniciar el procedimiento correspondiente e imponer las sanciones respectivas cuando se identifique su inobservancia.³¹

8. Decisión

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República el Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

1. Aceptar la acción pública de inconstitucionalidad **61-18-IN**.
2. Declarar 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, dejando a salvo las otras penas no privativas de libertad previstas en el mismo artículo en los términos del párrafo 70 *ut supra*, por lo que su incumplimiento debe continuarse vigilando y, de ser el caso, sancionando a través del procedimiento correspondiente.
3. Notifíquese, publíquese y cúmplase.

Carmen Corral Ponce
PRESIDENTA (S)

³¹ Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Segundo Suplemento del Registro Oficial 731, 25 de junio 2012, reforma del R.O. 741-S, 26 de abril de 2016. Artículo 172.- “Se 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. El agente de tránsito para poder imponer las sanciones previstas en el 383 del Código Orgánico Integral Penal deberá portar el instrumento de medición que le permita determinar el nivel de desgaste de las llantas y registrarlo en el respectivo informe”.

Razón: Siento por tal, que la sentencia que antecede fue aprobada por el Pleno de la Corte Constitucional con seis votos a favor de los Jueces Constitucionales Karla Andrade Quevedo, Alejandra Cárdenas Reyes, Carmen Corral Ponce, Enrique Herrería Bonnet, Teresa Nuques Martínez y Daniela Salazar Marín; y, un voto salvado del Juez Constitucional Richard Ortiz Ortiz, en sesión jurisdiccional ordinaria de miércoles 20 de diciembre de 2023; sin contar con la presencia de los Jueces Constitucionales Jhoel Escudero Soliz, por uso de una licencia por vacaciones y Alí Lozada Prado, por uso de una licencia por paternidad.- Lo certifico.

Firmado electrónicamente
Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL

SENTENCIA 61-18-IN/23

VOTO SALVADO

Juez Constitucional Richard Ortiz Ortiz

1. Respetuosamente me aparto del voto de mayoría 61-18-IN/23 por las consideraciones que se expresan a continuación:
2. El voto de mayoría se pronunció sobre una acción pública de inconstitucionalidad, presentada por Carlos Andrés del Pozo, Lino Bautista Gonzáles y Farith Simon Campaña (“**accionantes**”), en contra del artículo 383 del Código Orgánico Integral Penal (“**COIP**”), cuyo contenido es el siguiente:

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado. - La persona que conduzca un vehículo cuyas llantas se encuentren lisas o en mal estado, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días y disminución de cinco puntos en la licencia de conducir.

En caso de transporte público, la pena será el doble de la prevista en el inciso anterior. Además se retendrá el vehículo hasta superar la causa de la infracción.

3. La sentencia de mayoría consideró que los argumentos de la demanda de inconstitucionalidad referentes a la libertad de tránsito (art. 66.14 CRE) y la garantía de proporcionalidad entre la infracción y la pena (art. 76.6 CRE), se refieren a que la frase del artículo impugnado que contiene la sanción privativa de libertad no es una pena proporcional en una “contravención de tránsito de peligro”. De este modo, se formuló el siguiente problema jurídico: ¿Si la frase “será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a quince días” contemplada en el artículo 383 del COIP es inconstitucional por constituir una pena desproporcional?
4. El voto de mayoría resolvió aceptar la acción pública de inconstitucionalidad y, en consecuencia, declaró la inconstitucionalidad por el fondo de la frase “pena privativa de libertad de cinco a quince días” del artículo 383 del COIP. Para arribar a esta conclusión, la sentencia examinó la medida privativa de libertad a la luz del test de proporcionalidad. En tal razón, determinó lo siguiente:

4.1. Fin constitucionalmente válido: Las sanciones previstas para personas que infrinjan las regulaciones en materia de tránsito -independientemente si son privativas de libertad o no- tienen como finalidad proteger la *seguridad vial*, en conexión con el ejercicio de otros derechos como la vida, salud, integridad y libre tránsito. Por lo tanto, la sanción prevista en el artículo 383 del COIP sí tenía un fin constitucionalmente válido.

- 4.2. *Idoneidad:*** Conducir con llantas en mal estado corresponde a una conducta de peligro en abstracto, es decir, aquella que se produce cuando un usuario, por no tomar las precauciones necesarias para aprovechar de un bien -en este caso, el servicio público de vialidad-, se coloca a sí mismo, y a los demás usuarios en una situación desproporcionadamente gravosa. En este caso, la sanción privativa de libertad contribuye al alcance del fin constitucionalmente válido y, por tanto, la sanción prevista en el artículo 383 del COIP sí era idónea.
- 4.3. *Necesidad:*** La frase examinada sanciona una conducta de peligro, por esto, mediante la imposición de una pena, se pretende disuadir a la ciudadanía para evitar la conducta de conducir un automotor con llantas lisas. Sin embargo, se considera que la imposición de otras penas diferentes a la privativa de libertad puede conseguir el mismo resultado disuasivo, a saber: (i) la retención del vehículo como sanción restrictiva de la propiedad y (ii) disminución de puntos en la licencia como medida no privativa de libertad. Además, indica que las penas autónomas previstas en las infracciones que sí contemplan resultados dañosos complementan el fin disuasivo. Por lo que, se considera que la pena privativa de libertad es una medida no estrictamente necesaria.
- 4.4. *Proporcionalidad:*** La sanción privativa de libertad contenida en la frase impugnada, conlleva una restricción del derecho a la libertad en contraposición “de la sola seguridad vial, es decir, en la que no han resultado afectados *per se* derechos como la vida, integridad o la salud de otro individuo”. Por lo tanto, no se cumple con el criterio de proporcionalidad con el criterio de proporcionalidad y, en consecuencia, la frase impugnada debe ser expulsada del ordenamiento jurídico.
- 5.** Me aparto de la decisión de mayoría, porque considero que la frase impugnada que contiene la pena privativa de libertad por conducir un vehículo automotor con llantas lisas es una medida idónea, necesaria y proporcional para proteger varios fines constitucionalmente válidos, como: la vida (art. 66.1 CRE) y la integridad personal (art. 66.3 CRE).
- 6.** Para sustentar mi desacuerdo con la sentencia de mayoría, considero, en primer lugar, que las contravenciones en materia de tránsito, por lo general, se constituyen en **infracciones de peligro**; es decir, aquellas en las cuales el legislador se ha anticipado en sancionar cierto tipo de conductas que **umentan innecesariamente el peligro** de que exista un resultado dañoso. Este peligro es especialmente inminente en los

accidentes de tránsito que incluso comprometen la vida y la integridad de las personas. Por esta razón, el legislador consideró que conducir un vehículo con llantas en mal estado o lisas merece una sanción privativa de libertad de cinco a quince días (art. 383 COIP), sobre todo considerando la alta tasa de mortalidad relacionada con siniestros de tránsito en el país.

7. Aunque, la sentencia de mayoría reconoce que una conducta de peligro en el servicio público de vialidad coloca a la persona infractora y a los demás usuarios en una situación desproporcionadamente gravosa, se afirma que la pena de privación de libertad establecida en el artículo 383 del COIP es una pena desproporcionada, sin hacerse cargo del fin disuasivo que alberga aquella pena. Para convencerse de la proporcionalidad de la pena hubiese bastado con contrastar las estadísticas de siniestros y muertes en las carreteras del país y, en consecuencia, respetar la libertad de configuración del legislador al combatir la acentuada inseguridad vial.
8. Además, la simple afirmación de que la pena privativa de la libertad del artículo 383 del COIP persigue “la sola seguridad vial, es decir, en la que no han resultado afectados *per se* derechos como la vida, integridad o la salud de otro individuo”, olvida que precisamente los delitos de peligro lo que pretenden es evitar que se materialicen un resultado dañoso grave. No es la seguridad vial en sí el fin constitucionalmente válido, sino asegurar que no se ponga en peligro la vida e integridad de las personas, como sucede diariamente en el sistema vial ecuatoriana.
9. La imprecisa concepción de los delitos de peligro en materia de tránsito puede tener como consecuencia que se cuestionen otras contravenciones de tránsito en las que el legislador ha previsto una pena privativa de libertad, a saber: (i) conducción de un vehículo en estado de embriaguez (art. 385 COIP), (ii) conducción de un vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que los contengan (art. 384 COIP), y (iii) conducir un automotor sin haber obtenido la licencia o exceder los límites de velocidad fuera del rango moderado (art. 386. 1 y 3 COIP). En estas contravenciones se ve claramente como las conductas tipificadas generan un peligro inminente y desproporcionado para la vida e integridad de los usuarios del sistema vial, y del propio infractor, lo que justifica las sanciones establecidas en la norma penal.
10. Asimismo, discrepo con el análisis efectuado sobre el parámetro de necesidad; ya que considero que no se justifican las razones por las cuales la pena privativa del artículo 383 del COIP no es estrictamente necesaria. Ello, en razón de que la sentencia de mayoría expresa que “la retención del vehículo como sanción restrictiva de propiedad y la disminución de puntos en la licencia como pena no privativa de libertad” pueden conseguir el mismo fin disuasivo que la pena privativa de libertad.

No obstante, esta afirmación carece de razones suficientes que permitan derrotar la presunción de constitucionalidad de la cual goza la frase impugnada.¹ Además, no se considera que la retención del vehículo solo es una medida precautelatoria hasta que se subsane el defecto técnico y que la disminución de puntos nunca ha sido una medida eficaz para evitar la alta tasa de siniestros y mortalidad en las vías. Es tan marcada la irresponsabilidad y desidia de los conductores con llantas lisas o en mal estado, que el legislador consideró establecer la pena privativa de la libertad, a otras medidas complementarias, que vistos los hechos pueden considerarse idóneas, necesarias y proporcionales.

- 11.** Finalmente, 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. Es decir, que los infractores en los términos del artículo 383 del COIP son personas dispuestas a inobservar el ordenamiento jurídico y poner en peligro la vida e integridad de otros ciudadanos.
- 12.** Por las razones expuestas, la sanción privativa de la libertad prevista en el artículo 383 del COIP no es incompatible con la garantía de proporcionalidad establecida en el artículo 76.6 de la Constitución. Por tanto, la acción pública de inconstitucionalidad 61-18-IN/23 debió ser desestimada.

Richard Ortiz Ortiz
JUEZ CONSTITUCIONAL

¹ CCE, sentencia 75-15-IN/21, 5 de mayo de 2021, párr. 126.

Razón: Siento por tal que el voto salvado del Juez Constitucional Richard Ortiz Ortiz, anunciado en la sentencia de la causa 61-18-IN, fue presentado en Secretaría General el 27 de diciembre de 2023, mediante correo electrónico a las 17:06; y, ha sido procesado conjuntamente con la sentencia.- Lo certifico.

Firmado electrónicamente
Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL