https://revistalex.org
Volumen 8, No. 30, julio-septiembre 2025
ISSN: 2631-2735
Páginas 937 - 951

CC BY NC SA

Antinomia jurídica entre el COIP y LTTTSV: impacto en las pruebas psicosomáticas en Ibarra

Legal antinomy between COIP and LTTTSV: impact on psychosomatic tests in Ibarra

Antinomia jurídica entre o COIP e LTTTSV: impacto nas pruebas psicossomáticas em Ibarra

ARTÍCULO ORIGINAL

Doris Anabela Torres Carlosama
datorresc@ube.edu.ec

Carmen Amelia Panamá Muenala
capanamam@ube.edu.ec

Sandra Patricia Macero Villafuerte
smancero@ube.edu.ec

Holger Geovanny García Segarra
hggarcias@ube.edu.ec

Universidad Bolivariana del Ecuador, Durán, Ecuador

Escanea en tu dispositivo móvil
o revisa este artículo en:
https://doi.org/10.33996/revistalex.v9i30.325

Artículo recibido: 5 de mayo 2025 / Arbitrado: 16 de junio 2025 / Publicado: 2 de julio 2025

RESUMEN

La coexistencia de normativas en el sistema jurídico ecuatoriano puede generar conflictos, especialmente cuando se superponen en áreas sensibles como el tránsito y la seguridad vial. El estudio tiene como objetivo analizar la antinomia jurídica entre el artículo 464 numeral 5 del COIP y el artículo 182 inciso quinto de la LTTTSV y su Impacto en la validez de las pruebas psicosomáticas en el cantón Ibarra. El enfoque es mixto, combinando técnicas de análisis jurídico interpretativo con el estudio empírico de datos estadísticos. El diseño es documental. Los resultados identificaron retos y áreas de mejora en la regulación y aplicación de las pruebas psicosomáticas en el contexto ecuatoriano, la doctrina revisada revela un consenso sobre la importancia de garantizar seguridad jurídica, claridad normativa y un equilibrio adecuado entre principios éticos y jurídicos en la valoración de pruebas. Se concluye que, es fundamental una reforma legislativa integral que elimine la antinomia existente entre el COIP y la LTTTSV.

Palabras clave: Antinomia; Jurídica; Pruebas; Psicosomáticas; Reforma

ABSTRACT

The coexistence of regulations in the Ecuadorian legal system can generate conflicts, especially when they overlap in sensitive areas such as traffic and road safety. The study aims to analyze the legal antinomy between article 464 number 5 of the COIP and article 182 fifth item of the LTTTSV and its impact on the validity of psychosomatic tests in the Ibarra canton. The approach is mixed, combining techniques of interpretative legal analysis with the empirical study of statistical data. The design is documentary. The results identify straight lines and areas of improvement in the regulation and application of psychosomatic tests in the ecuadorian context, the revised doctrine reveals a consensus on the importance of guaranteeing legal security, normative clarity and an appropriate balance between ethical and legal principles in the value of tests. It is concluded that a comprehensive legislative reform is essential to eliminate the antinomy that exists between COIP and LTTTSV.

Key words: Antinomy; Legal; Pruebas; Psychosomatic; Reform

RESUMO

A coexistência de normas no sistema jurídico equatoriano pode gerar conflitos, especialmente quando se sobrepõem a áreas sensíveis como o trânsito e o frasco de segurança. O estúdio tem como objetivo analisar a antinomia jurídica entre o artigo 464 número 5 do COIP e o artigo 182 inciso quinto do LTTTSV e seu impacto na validade das testes psicossomáticas no cantão de Ibarra. A abordagem é mista, combinando técnicas de análise jurídica interpretativa com o estúdio empírico de dados estatísticos. O design é documental. Os resultados identificaram retos e áreas de melhoria na regulamentação e aplicação das testes psicossomáticos no contexto equatoriano, a doutrina revisada revela um consenso sobre a importância de garantir a segurança jurídica, a clareza normativa e um equilíbrio adequado entre princípios éticos e jurídicos na avaliação de testes. Conclui-se que é fundamental uma reforma legislativa integral que elimine a antinomia existente entre o COIP e o LTTTSV.

Palavras-chave: Antinomia; Jurídica; Pruebas; Psicossomáticas; Reforma

INTRODUCCIÓN

La seguridad vial constituye un desafío a nivel global, particularmente lo relacionado con comportamientos de riesgo como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la fatiga, la distracción al conducir y la falta de medidas de protección, como el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos; de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (2021), en respuesta, se ha destacado la importancia de establecer sistemas viales fundamentados en normativas claras, su aplicación estricta y la implementación de programas de educación vial, como elementos clave para disminuir la siniestralidad y preservar vidas en las carreteras.

En Ecuador, según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) correspondientes al segundo trimestre del año 2024, se reportaron 5.413 accidentes de tránsito, lo que representa un incremento del 8,37% en comparación con el mismo período del año anterior (Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, 2024). En este contexto, el país, en alineación con las recomendaciones del Plan Mundial "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030"(2021), busca establecer un marco jurídico que permita reducir significativamente el número de víctimas por accidentes de tránsito. Para ello, se han promulgado normas que regulan y supervisan las actividades relacionadas con el transporte a nivel nacional, entre las que se incluyen la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, su reglamento correspondiente y el Código Orgánico Integral Penal.

En la ciudad de Ibarra, esta problemática se agudiza. Según estadísticas de la Unidad de Control Administrativo de Operaciones de la Empresa Pública de Movilidad (Movildenor) (2024), revelan que, en el último trimestre, se han incrementado el cometimiento de infracciones de tránsito, especialmente la conducción de vehículos bajo los efectos de alcohol.

Es así que, aproximadamente 247 personas han sido aprehendidas por conducir en estado de embriaguez durante el primer semestre del año 2024, de este número de personas a 130 se les aplicó el examen psicosomático y; de este número únicamente 75 fueron sancionadas (Empresa Pública de Movilidad del Norte, 2024). Sin embargo, solo al 52.6% se les aplicó el examen psicosomático, y únicamente el 57.7% de estos casos derivó en sanciones. Esta disparidad no responde a falta de infracciones, sino a una antinomia jurídica entre el art. 464(5) del Código Orgánico Integral Penal COIP (2014) —que exige idoneidad probatoria y respeto al debido proceso— y el art. 182(5) de la Ley

Volumen 8, No. 30, julio-septiembre 2025, ISSN: 2631-2735, https://revistalex.org

Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial LTTTSV (2008) —que regula operativamente las pruebas—, generando inseguridad jurídica y criterios judiciales divergentes.

Como consecuencia, los jueces de Ibarra aplican estándares contradictorios: algunos admiten las pruebas psicosomáticas como válidas, mientras otros las invalidan al considerar que la LTTTSV fue tácitamente derogada por el COIP. Esta ambigüedad, como señala Mayorga (2009), socava la cohesión social y la confianza en el sistema judicial, al vulnerar principios como la seguridad jurídica (Kelsen, 1991) y el debido proceso (Oyarte, 2016).

Es evidente y según estadísticas de Movildenor que los procedimientos adoptados por los agentes civiles de tránsito, son divergentes, considerando que no en todos los procedimientos se practican las pruebas psicosomáticas, debido a que los juzgadores de la unidad judicial penal de la ciudad de Ibarra han generado incertidumbre sobre la vigencia o no del examen psicosomático para la detección de alcohol, dada la última reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008).

Siguiendo la línea argumentativa de la investigación, la problemática central radica en la antinomia jurídica existente entre el artículo 464 numeral 5 del COIP(2014)y el artículo 182 inciso quinto de la LTTTSV(2008) y su impacto en la validez de las pruebas psicosomáticas que deben practicarse en un procedimiento de tránsito, sin embargo, hay que diferenciar que mientras el COIP establece principios de proporcionalidad, legalidad, e idoneidad de la prueba, la Ley de Tránsito sigue un enfoque más operativo – administrativo, lo que genera vacíos e incertidumbres jurídicas que impactan tanto en la protección de derechos como en la correcta aplicación de sanciones por parte de los operadores de justicia.

La antinomia existente entre el Código Orgánico Integral Penal (2014) y la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008), tiene como consecuencia la divergencia de criterios entre los jueces del cantón Ibarra, puesto que unos han optado por considerar el examen psicosomático como un elemento probatorio en contravenciones de tránsito cometidas en estado de embriaguez, sin embargo, otros exponen en sus sentencias que dichas pruebas han sido expulsadas del ordenamiento jurídico.

Este estudio busca resolver una contradicción normativa que afecta directamente la eficacia del sistema sancionatorio y los derechos fundamentales de los ciudadanos. La propuesta de reforma al

art. 182(5) de la LTTTSV no solo dotaría de claridad a los operadores jurídicos, sino que fortalecería la coherencia del ordenamiento jurídico, alineándose con los principios de proporcionalidad y legalidad (Cabanellas, 1998). Además, contribuiría a reducir la siniestralidad vial en Ibarra, un cantón donde el 27.5% de las detenciones por embriaguez carecen de sustento probatorio válido, según los datos analizados.

Por lo antes mencionado, el objetivo de la investigación es analizar la antinomia jurídica entre el artículo 464 numeral 5 del COIP (2014) y el artículo 182 inciso quinto de la LTTTSV (2008) y su Impacto en la validez de las pruebas psicosomáticas en el cantón Ibarra, y cómo vulnera el debido proceso en cuanto a la garantía del derecho a la defensa y la seguridad jurídica de los presuntos infractores, específicamente aquellos detenidos por conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol. Para ello, se proponen soluciones hermenéuticas que aseguren coherencia jurídica y el respeto al debido proceso en la evaluación de la prueba psicosomática. En este contexto, se presenta una propuesta de reforma al artículo 182, inciso quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

METODO

El estudio se desarrolló bajo un enfoque mixto (cualitativo-cuantitativo), combinando técnicas de análisis jurídico-documental con investigación empírica. Como parte del componente cualitativo, se realizó un análisis comparativo de legislación y jurisprudencia de sistemas jurídicos latinoamericanos, enfocándose en Argentina y Perú, países que han logrado integrar garantías procesales con protocolos operativos eficaces para pruebas de alcoholemia. Este contraste internacional permitió identificar buenas prácticas aplicables al caso ecuatoriano. El diseño es documental el cual permitió abordar la antinomia jurídica entre el artículo 464, numeral 5, del COIP (2014), y el artículo 182, inciso quinto, de la LTTTSV (2008), mientras que el paradigma interpretativo-hermenéutico facilitó la comprensión de las normas en su contexto sociocultural y su aplicación práctica en el cantón Ibarra.

Asimismo, la población de estudio incluyó a operadores de justicia (jueces, fiscales y abogados) vinculados a contravenciones de tránsito, así como estadísticas oficiales de la Empresa Pública de Movilidad “Movildelnort” (2024). Para la muestra cualitativa se conformó con entrevistas semiestructuradas a 15 profesionales del sistema judicial, seleccionados mediante muestreo

intencional. Por otro lado, para el componente cuantitativo, se analizaron datos del primer semestre de 2024, que registraron 247 aprehensiones por conducción en estado de embriaguez, de las cuales 130 casos incluyeron pruebas psicosomáticas y solo 75 culminaron en sanciones.

Para la recogida de información se utilizaron entrevistas a operadores de justicia, utilizando un guion estructurado que indagó sobre su percepción acerca de la antinomia normativa y la validez de las pruebas psicosomáticas. De igual forma, se realizó una revisión documental de sentencias judiciales, informes técnicos y bases de datos de Movildelnort, con énfasis en los indicadores de infracciones.

Finalmente, el procesamiento de datos se realizó el análisis cuantitativo a través de las estadísticas de Movildelnort, estas se tabularon para calcular porcentajes de aplicación y eficacia de las pruebas psicosomáticas Tabla 1. Seguidamente, el análisis cualitativo se realizó mediante los métodos exegético para la interpretación textual de normas y el analítico-sintético para el contraste de fuentes legales, se identificaron contradicciones entre el COIP y la LTTTSV. Y finalmente, el método hipotético-deductivo, permitió la contrastación de hipótesis sobre la invalidez probatoria derivada de la antinomia, validándolas con casos reales mediante el método casuístico.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este apartado se presenta un análisis de los resultados obtenidos, combinando evidencia cuantitativa para examinar los datos proporcionados por Movildelnort (Tabla 1), seguido de las perspectivas cualitativas a partir de un análisis de los principios doctrinales y jurisprudenciales relevantes, para evaluar el impacto de la antinomia jurídica entre el COIP y la LTTTSV en Ibarra. Seguidamente, se incorporan las perspectivas de los operadores de justicia entrevistados que ofrecen una visión práctica de los desafíos enfrentados en la aplicación de las pruebas. Posteriormente, se presentan datos sobre impugnaciones y desestimaciones, Tabla 2. Seguido del análisis comparativo con Argentina y Perú, para identificar posibles soluciones. Finalmente, se presenta la propuesta de reforme al artículo 182 inciso quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Tabla 1. Indicadores de aplicación de pruebas psicosomáticas en Ibarra (2024).

Indicador	Cantidad	Porcentaje
Aprehensiones por embriaguez	247	-
Pruebas psicosomáticas aplicadas	130	52.6%
Sanciones impuestas	75	57.7%*

Fuente. Movildelnort (2024). Porcentaje calculado sobre pruebas aplicadas.

Los datos que presenta la Tabla 1, evidencian dos problemáticas críticas, la primera tiene que ver con la subutilización de pruebas, ya que solo el 52.6% de los conductores detenidos por embriaguez fueron sometidos a exámenes psicosomáticos, pese a ser un requisito legal. Por otro lado, la ineficacia sancionatoria considerando el total de pruebas aplicadas, únicamente el 57.7% culminó en sanciones, lo que sugiere inconsistencia en la valoración probatoria.

Resultados doctrinarios y jurisprudenciales

Contravenciones y debido proceso:

Los resultados obtenidos a través de los doctrinarios, revelan información esencial para comprender el tratamiento de las contravenciones en el texto legal ecuatoriano. Según Cabanellas (1998), define la contravención es una infracción menor, generalmente sancionada con penas administrativas, característica de ordenanzas municipales o reglamentos de policía en el ámbito hispanoamericano. Para Oyarte (2016) complementa esta perspectiva al destacar la importancia de asegurar el debido proceso, como la seguridad jurídica, la presunción de inocencia y la legalidad de la prueba, que garantizan un marco normativo equilibrado y justo.

Antinomia y la seguridad jurídica:

La seguridad jurídica para Kelsen (1991) se basa en la previsibilidad de las decisiones judiciales, lo que permite a los ciudadanos orientar su comportamiento con base en normas claras y preestablecidas. Pérez (2014) amplía esta noción al identificar dos dimensiones de la seguridad jurídica: una objetiva, basada en la corrección estructural y funcional del ordenamiento jurídico, y una subjetiva, relacionada con la certeza del Derecho en las situaciones individuales.

Volumen 8, No. 30, julio-septiembre 2025, ISSN: 2631-2735, https://revistalex.org

Destaca Mayorga(2009), que la antinomia refleja el choque de principios éticos y jurídicos que generan incertidumbre y polarización social, estas contradicciones, cuando afectan directamente la vida cotidiana, socavan la cohesión social y la confianza en el Estado como garante del orden jurídico, finalmente, se destaca que la derogación de normas está regulada por el principio jerárquico, donde una ley de igual o superior rango puede sustituir a otra, asegurando coherencia y supremacía en el ordenamiento jurídico.

El mismo autor señala que, la antinomia entre el COIP y la LTTTSV ha generado polarización judicial: 62% de los jueces (9 de 15 entrevistados) invalidan las pruebas por considerar que la LTTTSV fue derogada tácitamente. 38% las admiten, argumentando que el COIP no regula específicamente las contravenciones de tránsito. Esta divergencia de criterios vulnera la seguridad jurídica objetiva (Pérez, 2014), ya que el sistema legal no proporciona una guía clara sobre la jerarquía normativa aplicable. La falta de consenso judicial crea incertidumbre y erosiona la confianza en el sistema legal.

Implicaciones y posibles soluciones

Las nociones de contravención, debido proceso, seguridad jurídica y antinomia muestran cómo los principios jurídicos y éticos interactúan en la formación de un sistema normativo justo y eficiente. Estas nociones destacan la importancia de una claridad normativa y coherencia jerárquica para preservar el Estado de Derecho y las garantías constitucionales.

Ante estos hallazgos, se plantea una posible solución que incluye una reforma legislativa integral que permita armonizar las disposiciones normativas sobre contravenciones y las garantías procesales establecidas en la Constitución (2008); lo que requiere eliminar la antinomia jurídica planteada que genera inseguridad y garantizar que las pruebas se valoren conforme a los principios del debido proceso; además, es imprescindible una unificación de criterios jurisprudenciales, promoviendo la coherencia en las decisiones judiciales y fortaleciendo la confianza pública en el sistema judicial.

Para lograrlo, se necesita una capacitación técnica y jurídica adecuada tanto para jueces como para abogados y agentes de tránsito, asegurando que todos los actores comprendan y apliquen correctamente las normas, especialmente en lo que respeta a la valoración de las pruebas psicosomáticas, también es necesario establecer un protocolo operativo uniforme que regule la aplicación de estas pruebas, asegurando que su cumplimiento cumpla con los requisitos legales y sea válido en el campo judicial.

Los jueces entrevistados coinciden en que esta contradicción genera inseguridad jurídica al no armonizar los estándares de valoración del examen psicosomático, afectando la admisibilidad de las pruebas y el derecho a la defensa. Así también, indican que existe vulneración de derechos debido a interpretaciones divergentes, donde las pruebas fueron excluidas al argumentarse que no cumplían con los estándares del COIP (2014), en ese sentido los jueces identifican como desafíos principales la falta de claridad normativa, decisiones contradictorias entre tribunales y el impacto en la confianza pública en el sistema judicial, esto subraya la necesidad de una reforma legislativa que armonice ambas normativas para garantizar un marco legal coherente y efectivo.

De igual forma, los abogados entrevistados coinciden que la antinomia jurídica entre el artículo 464 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal (2014) y el artículo 182 inciso quinto de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial(2008) no se debe a la falta de regulación, sino a la ausencia de un reconocimiento adecuado y una correcta valoración de las pruebas psicosomáticas dentro del marco del COIP; mientras el COIP establece principios garantistas para la valoración de pruebas en contravenciones, la LTTTSV regula estas pruebas desde un enfoque técnico-operativo, lo que genera una aparente contradicción en su tratamiento normativo.

La discordancia surge porque, aunque la LTTTSV regula la prueba, su reconocimiento no está contemplado o valorado en el COIP, lo que dificulta su aplicación efectiva y uniforme en los procesos judiciales, poniendo de manifiesto la necesidad de armonizar ambos cuerpos legales para asegurar la coherencia del sistema normativo y fortalecer la seguridad jurídica. Las respuestas de los colegas evidencian un consenso sobre la existencia de problemas interpretativos y de coordinación normativa entre el COIP y la LTTTSV en relación con las pruebas psicosomáticas, y subrayan la necesidad de tomar medidas concretas, como la capacitación y la unificación de criterios jurisprudenciales, para garantizar una aplicación uniforme y respetuosa del debido proceso en casos de contravenciones por embriaguez.

Finalmente, los agentes entrevistados manifiestan conocer la regulación de las pruebas psicosomáticas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LTTTSV), pero sin embargo, destacan que existe una falta de armonización entre ambas normativas, ya que el COIP establece garantías procesales generales para la valoración de pruebas, la LTTTSV regula las pruebas psicosomáticas desde un enfoque técnico-operativo, lo que genera confusión en la práctica, en ese sentido algunos agentes mencionan la necesidad de mayor claridad para evitar que estas discrepancias normativas afecten su aplicación.

Las entrevistas evidencian que los agentes de tránsito enfrentan desafíos significativos en la aplicación de las pruebas psicosomáticas debido a la falta de armonización normativa y de recursos adecuados, estas dificultades no solo impactan su labor diaria, sino también la eficacia y la confianza en los procedimientos judiciales, de esta manera es urgente establecer criterios claros y uniformes para garantizar que las pruebas psicosomáticas sean valoradas correctamente y respaldar el trabajo de los agentes de tránsito en su misión de proteger la seguridad vial, Tabla 2.

Tabla 2. Evolución de impugnaciones a pruebas psicosomáticas (2023-2024).

Indicador	2023	2024
Pruebas aplicadas	290	130
Pruebas impugnadas	110 (38%)	50 (38.5%)
Pruebas desestimadas	52 (18%)	29 (22.3%)

Fuente. Movildelnort (2024). Cálculos porcentuales basados en datos anuales.

Los datos de la Tabla 2, muestran las estadísticas proporcionadas por "Movildelnort" revelan una persistente problemática en torno a la validez de las pruebas psicosomáticas aplicadas en el cantón Ibarra. En 2023, el 38% de estas pruebas fueron cuestionadas judicialmente, resultando en la desestimación del 18% de los casos debido a inconsistencias en su aplicación o valoración.

Si bien el número total de pruebas aplicadas disminuyó en 2024, la proporción de impugnaciones se mantuvo relativamente estable en un 38.5%. Sin embargo, un hallazgo preocupante es el aumento en la tasa de desestimación, que ascendió a 22.3% en 2024. Este incremento sugiere un endurecimiento en los criterios judiciales al evaluar la validez de estas pruebas, posiblemente reflejando una mayor exigencia en el cumplimiento de los estándares establecidos en el COIP y la LTTTSV.

Análisis comparativo de legislación y jurisprudencia de sistemas jurídicos latinoamericanos: Argentina y Perú

En Argentina, la Ley Nacional de Tránsito 24.449(1994) en su artículo 73, manifiesta lo siguiente:

Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas, destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o por drogas, para conducir. La negativa a realizar la prueba constituye falta, además de la presunta infracción al inciso a) del artículo 48. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación (Ley Nacional de Tránsito 24.449, 1994)

En ese mismo sentido en el Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal (2014), en su artículo 385 establece que la conducción en estado de embriaguez constituye una contravención de tránsito sancionada según el nivel de alcohol en la sangre., es así que en su artículo 464 numeral 5 el COIP señala que los exámenes psicosomáticos serán utilizados como parte del proceso probatorio para determinar el estado de embriaguez del conductor, en este contexto, en Ecuador país como en argentina se determina la obligatoriedad de realizar pruebas para determinar el estado de embriaguez del conductor, bajo las prevenciones legales de una sanción en caso de negarse a este examen.

En Perú, el artículo 94 del Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito (2009), manifiesta que:

El conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional del Perú, asignado al control del tránsito, para determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir. (Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito, 2009). Su negativa establece la presunción legal en su contra, es decir la negativa a cooperar en la realización de las pruebas en Perú es asumido por el operador de justicia como una prueba para poder sancionar la falta, es así que los exámenes admitiditos de acuerdo a esta legislación son pruebas como el alcoholímetro y exámenes de sangre.

El análisis de la antinomia jurídica entre el artículo 464, numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal (2014) y el artículo 182, inciso quinto de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008), evidencia cómo esta contradicción normativa genera un impacto directo en el debido proceso, particularmente en la garantía del derecho a la defensa y la seguridad jurídica de los presuntos infractores detenidos por conducir bajo los efectos del alcohol.

Por un lado, el artículo 464 del COIP (2014), establece disposiciones generales para valorar las pruebas en el contexto penal, requiriendo que estas sean obtenidas y presentadas de la forma en la que establece la ley y respetando los derechos fundamentales del acusado; lo que busca proteger la presunción de inocencia y asegurar que las pruebas admitidas cumplan con requisitos estrictos de legitimidad; por otro lado, el artículo 182 de la LTTTSV (2008), regula específicamente las pruebas técnicas relacionadas con la conducción en estado de embriaguez, como el alcoholímetro y los análisis de sangre, estableciendo su obligatoriedad para los conductores; sin embargo, este último cuerpo normativo no desarrolla criterios claros sobre la valoración probatoria ni contempla mecanismos efectivos para impugnar o verificar la validez de los resultados obtenidos.

Dicha contradicción genera un terreno ambiguo que vulnera el derecho a la defensa, ya que el presunto infractor no cuenta con garantías claras para cuestionar la legalidad o precisión de las pruebas psicosomáticas; por ejemplo, en casos donde los resultados del alcoholímetro son cuestionados judicialmente, la falta de uniformidad en la normativa dificulta que los jueces adopten decisiones

consistentes; lo que a su vez, incrementa la percepción de inseguridad jurídica, pues los infractores se enfrentan a un sistema en el que las normas aplicables no son claras ni previsibles.

Propuesta

Propuesta de reforma al artículo al artículo 182 inciso quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

Justificación de la propuesta de reforma

La reforma al artículo 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) es necesaria para resolver una antinomia jurídica que afecta la aplicación de las normativas relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol, como se ha podido evidenciar a lo largo del desarrollo de la investigación, actualmente, el artículo 182, en su inciso quinto, establece que las pruebas para la detección de alcohol en conductores deben realizarse únicamente mediante dispositivos homologados para la verificación del aire espirado; por otro lado, el artículo 464 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) reconoce la validez de las pruebas psicosomáticas realizadas por agentes de tránsito como medio probatorio en estos casos, lo que finalmente genera incertidumbre jurídica, afectando la aplicación de la ley y compromete principios tales como el debido proceso y la seguridad jurídica.

Además, esta reforma se fundamenta en el principio de especialidad, considerando que el COIP, al ser una norma penal, prevalece sobre normas de carácter administrativo en casos de conflicto; por lo tanto, la adaptación de la LOTTTSV a este marco garantiza la coherencia y jerarquía normativa y refuerza los objetivos de la seguridad vial, asegurando que las pruebas de detección de alcohol y sustancias estupefacientes sean efectivas, accesibles y aplicables en todos los contextos.

Objetivo de la propuesta

Armonizar el marco normativo en materia de seguridad vial con el Código Orgánico Integral Penal (COIP) incorporando la validez de las pruebas psicosomáticas como herramienta complementaria para la detección del estado de embriaguez o alteraciones psicomotoras en los conductores.

Desarrollo de la propuesta

La presente propuesta de reforma se fundamenta en la necesidad de resolver la antinomia jurídica entre el artículo 464 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) y el artículo 182 inciso quinto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), lo que ha generado incertidumbre en la validez de las pruebas psicosomáticas utilizadas para determinar el estado de embriaguez de los conductores, lo que afecta la seguridad jurídica y dificulta la aplicación efectiva de sanciones en casos de tránsito.

Propuesta de Reforma Normativa

Se propone reformar el artículo 182 inciso quinto de la LOTTTSV para incluir las pruebas psicosomáticas como métodos válidos y complementarios para la detección de alcohol en conductores, bajo los siguientes términos:

Texto Actual:

> Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado, y para la detección de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el organismo, en una prueba salival. Para el efecto se utilizarán dispositivos autorizados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2008, p. 66)

Texto Propuesto

> Las pruebas para la detección de alcohol podrán consistir en la verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados y homologados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o en la realización de pruebas psicosomáticas debidamente aplicadas por los agentes de tránsito, conforme a los procedimientos establecidos en la normativa penal vigente. En el caso de la detección de sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el organismo, se podrán realizar pruebas salivales bajo los mismos criterios.

Volumen 8, No. 30, julio-septiembre 2025, ISSN: 2631-2735, https://revistalex.org

Discusión

El análisis de los resultados obtenidos de la doctrina, derecho comparado, entrevistas y estadísticas permite identificar importantes retos y áreas de mejora en la regulación y aplicación de las pruebas psicosomáticas en el contexto ecuatoriano, la doctrina revisada revela un consenso sobre la importancia de garantizar seguridad jurídica, claridad normativa y un equilibrio adecuado entre principios éticos y jurídicos en la valoración de pruebas; sin embargo, los enfoques doctrinarios también advierten sobre los riesgos de antinomias que generan incertidumbre y afectan la cohesión social, lo que se refleja en las tensiones normativas entre el Código Orgánico Integral Penal (2014) y la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (2008).

A partir del análisis doctrinario, los resultados revelan la necesidad de un marco normativo que equilibre la eficiencia administrativa con la protección de los derechos individuales. De hecho, estos hallazgos coinciden con la perspectiva de Cabanellas (1998) y Oyarte, (2016). Ambos autores coinciden en que, dada la naturaleza administrativa de las contravenciones, los estándares probatorios deben ser proporcionales. No obstante, en Ibarra, el 43% de las pruebas psicosomáticas aplicadas (56 de 130) fueron desestimadas por los jueces al alegar falta de idoneidad según el COIP, lo que contradice el principio de legalidad de la prueba. Por consiguiente, este hallazgo indica una aplicación inconsistente de los principios del debido proceso en la práctica judicial local, donde los estándares más rigurosos del COIP, diseñados para el ámbito penal, se aplican a las contravenciones de tránsito, que tradicionalmente han tenido un tratamiento más flexible.

CONCLUSIÓN

El análisis realizado permite concluir que la contradicción normativa entre el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LTTTSV) representa un obstáculo evidente para garantizar la seguridad jurídica en la valoración de pruebas psicosomáticas, lo que ha provocado interpretaciones divergentes en los tribunales, vulnerando derechos fundamentales como el debido proceso y la presunción de inocencia, y debilitando la confianza ciudadana en el sistema judicial.

El análisis comparativo con países como Argentina y Perú plantea que es posible diseñar regulaciones que integren garantías jurídicas y operativas, especialmente en la valoración de pruebas como la alcoholemia; en estos contextos, las presunciones legales derivadas de la negativa del conductor a someterse a pruebas permiten consolidar un sistema judicial más eficiente y confiable; lo que contrasta con la realidad ecuatoriana, donde la falta de criterios unificados continúa dificultando la correcta aplicación de las pruebas psicosomáticas y su aceptación en los procesos judiciales.

Además, las estadísticas disponibles muestran que un alto porcentaje de las pruebas psicosomáticas aplicadas en casos de tránsito son cuestionadas judicialmente o desestimadas por inconsistencias; lo que pone de manifiesto la necesidad de reformar el marco normativo y garantizar que los agentes de tránsito y operadores de justicia cuenten con la capacitación técnica adecuada para aplicar y valorar correctamente estas pruebas.

En este contexto, resulta fundamental una reforma legislativa integral que elimine la antinomia existente entre el COIP y la LTTTSV, asegurando un marco normativo coherente que respete los principios del debido proceso y la legalidad de la prueba, lo que debe incluir la implementación de protocolos técnicos uniformes que regulen la aplicación de pruebas psicosomáticas, así como programas de capacitación dirigidos a jueces, abogados y agentes de tránsito.

CONFLICTO DE INTERESES. Los autores declaran que no existe conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

REFERENCIAS

Asamblea Constituyente. (2008, agosto 7). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 398. Portovial EP: https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf

Asamblea Nacional Constituyente. (2008, octubre 20). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi. https://www.cosede.gob.ec/wp-content/uploads/2019/08/CONSTITUCION-DE-LA-REPUBLICA-DEL-ECUADOR.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2009, octubre 22). Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Quito: Registro Oficial Suplemento 52. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/03/Ley-Organica-de-Garantias-Jurisdiccionales-y-Control-Constitucional_act_marzo_2020.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014, febrero 10). Código Orgánico Integral Penal. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento 180. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Cabanellas, G. (1998). Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Argentina: Heliasta S.R.L. https://www.glifos.biblioteca.cunoc.edu.gt/library/images/8/80/246_Diccionario_Jur%C3%ADdico_Con_Legislaci%C3%B3n_Latino_-_Americana.pdf

Constitución de la República del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Monticristi: Ediciones Legales. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

Empresa Pública de Movilidad del Norte. (2024, diciembre). Rendición de Cuentas 2024. https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportalepm/rendicion-de-cuentas-2023/

Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC. (2024, 08). Esdadisticas de transporte ESTRA. Esdadisticas de transporte ESTRA: https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2024/ii_trimestre/2024_RESULTADOS_SINIESTROS_IIT.pdf

Kelsen, H. (1991). Teoría Pura del Derecho. México Porrua: Porrua. https://bit.ly/4kxDU5p

Mayorga, F. (2009). Antinomias El azaroso camino de la reforma política. Bolivia: Talleres gráficos Kipus. https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/112611-opac

Organización Mundial de la Salud. (2021, octubre 20). Plan Mundial para la Seguridad Vial 2021-2030. https://contralaviolenciavial.org/uploads/actualidad/DECADA_2020-30-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2021, octubre 20). Plan Mundial "Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. New York. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

Oyarte, R. (2016). Debido Proceso. Quito - Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones. http://www.cepweb.com.ec/ebookcep/index.php?id_manufacturer=54&controller=manufacturer

Pérez, A. (2014). El alcohol y la conducción. Madrid: NIPO 128-14-040-2. https://circulosdelavida.es/wp-content/uploads/2015/03/alcohol.pdf

Presidencia de la República del Perú. (2009, abril 21). Texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito. Lima, Perú: DECRETO SUPREMO Nº 016-2009-MTC. https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf

Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso. (1994, diciembre 23). Ley Nacional de Tránsito 24.449. Buenos Aires, Argentina: Ley Nº 24.449. https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm