

## El estado de embriaguez en los conductores de vehículos y su incidencia en los accidentes de tránsito en el Ecuador 2020

### *The state of drunkenness among vehicle drivers and its incidence in traffic accidents in Ecuador 2020*

Cruz Piza, Iyo <sup>I</sup>; Pozo Lucio, Jefferson <sup>II</sup>; Gómez Naranjo, Víctor <sup>III</sup>

- I. [ub.iyocruz@uniandes.edu.ec](mailto:ub.iyocruz@uniandes.edu.ec). Carrera de Derecho, Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo. Ecuador.
- II. [jeffersonandrespozolucio03@gmail.com](mailto:jeffersonandrespozolucio03@gmail.com). Carrera de Derecho, Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo. Ecuador.
- III. [victorgomez618@gmail.com](mailto:victorgomez618@gmail.com). Carrera de Derecho, Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Sede Babahoyo. Ecuador.

Recibido: 01/09/2020

Aprobado: 02/10/2020

#### RESUMEN

La ingesta de alcohol por los conductores de vehículos que circulan por las carreteras es uno de los elementos que contribuyó a la siniestralidad en el Ecuador; situación que incluso no se aplacó ni siquiera con el estado de excepción decretado por el Gobierno Nacional en virtud de la emergencia sanitaria del COVID-19. El estado ecuatoriano ha adoptado una serie de medidas a través de la normativa de tránsito correspondiente y la legislación penal para controlar esta situación, pero no ha sido suficiente. Tampoco ha dado resultados las campañas de seguridad vial implementadas por la autoridad competente para disminuir los siniestros. La legislación penal establece una sanción de hasta doce años de pena privativa de libertad al conductor que estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que lo contengan cause la muerte la muerte a una o más personas. Los resultados obtenidos demuestran que la implementación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal no modificó la frecuencia en ninguna de las tres variables observadas, frente a los accidentes ocasionados por conductores en estado de embriaguez.

**PALABRAS CLAVES:** Siniestralidad; accidente de tránsito; alcohol; estupefaciente; estado de embriaguez.

## ABSTRACT

Alcohol intake by drivers of vehicles circulating on the roads is one of the elements that contributed to the accident rate in Ecuador; a situation that was not even appeased by the state of emergency decreed by the National Government under the COVID-19 health emergency. The Ecuadorian State has adopted a series of measures through the corresponding traffic regulations and criminal legislation to control this situation, but it has not been enough. The Ecuadorian State has adopted a series of measures through the corresponding traffic regulations and criminal legislation to control this situation, but it has not been enough. The criminal legislation provides for a penalty of up to twelve years of imprisonment to the driver who is drunk or under the influence of narcotic drugs, psychotropic substances or preparations containing them causing the death of one or more persons. The results obtained show that the implementation of the Organic Law of Land Transportation and Road Safety and the Comprehensive Criminal Code did not modify the frequency of accidents caused by drivers in a state of drunkenness in any of the three variables observed.

**KEYWORDS:** Accidents, traffic accident, alcohol, narcotic, drunkenness.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación aborda un problema que perjudica, no solo directamente a la población que se afecta física, psíquica y económicamente por las personas involucradas, sino a la seguridad ciudadana en general y, en muchas ocasiones, a bienes y propiedades del Estado.

Es importante entender el fenómeno de los accidentes de tránsito en ese sector y aportar en la prevención y disminución de estos. Es evidente que los accidentes de tránsito se han convertido en un problema de salud pública que despierta honda preocupación. Este problema es muy significativo si se tiene en cuenta que: constituye una de las principales causas de defunción, tiene una clara tendencia al aumento tanto en cifras absolutas como relativas y afecta a los adolescentes y adultos jóvenes en los años más productivos de su vida. (Alfaro & Díaz, 1977; Ramírez, 2013; Bacchieri & Barros, 2011)

Este proyecto de investigación se desarrolla en un análisis jurídico direccionado al problema actual que a diario se vive y se plasma en un gran incidente en el campo penal, por la incidencia que conducir un vehículo en estado de embriaguez, y tendrá como fin de dar a conocer a los conductores de vehículos las consecuencias que generan de dichas impericias y negligencias al conducir el vehículo en estado de embriaguez.

Este proyecto es de gran interés para la sociedad, permitirá conocer cuáles son las consecuencias de y como a través de esta contravención acarrear grandes problemas para la sociedad hasta provocar la muerte ya sea de los acompañantes o de las personas que los rodea.

Es importante que las autoridades, familiares, tomen carta en el asunto para disminuir los incidentes que genera este fenómeno. Para analizar esta problemática es necesario tomar muy en cuenta que la conducción de vehículos a motor es un riesgo permitido, por lo que el conductor de un automotor debe observar varios comportamientos obligatorios al momento de conducir, toda vez que las bebidas alcohólicas disminuyen nuestra capacidad de reacción, nublan el juicio de las personas y progresivamente hacen que quien las ingiere pierda la conciencia. (Pérez, 2019; Constante Tipan, 2017).

Existe un alto índice de accidentes de tránsito por los conductores en estado de embriaguez La falta de recursos, control y de educación provoca que los conductores se encuentren involucrados en los accidentes de tránsito, estos no miden el peligro en los que se encuentran vinculados al conducir un vehículo en estado de embriaguez, tampoco establecen la problemática que lleva consigo, y a quienes afectaría su impericia no toman en cuenta que no solo pueden ser ellos los afectados sino que también a las personas que los rodean y a sus familiares.

## RESULTADOS

El índice de accidentes de tránsito va aumentando debido a que no existe el control suficiente por parte de las autoridades del sector.

En la búsqueda de resultados de otros trabajos realizados relacionados con el tema de la presente investigación, se han localizado en que se mencionan seguidamente y estos merecen ser evaluados, ya que exponen criterios y perspectivas diferentes.

La autora Guerra (2003) planteo que:

El perfil de la persona que muere en accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala y a la que se le registró valores positivos de alcohol en sangre, según este estudio, es un hombre, de entre 25 a 39 años, cuyo nivel de alcohol en sangre es mayor a 2 g/L. Se observó que la probabilidad de que los que presentaban estos niveles de alcohol en sangre fallecieran en accidente de tránsito por consumo de alcohol era 3 veces superior a la de los hombres que se presentaban niveles de 0.01-0.50 g/L. (p. 17).

Entonces puede determinarse que una persona que conduzca un vehículo bajo 1 g/l o 2 g/l de sangre corre el riesgo total de producir un accidente de tránsito.

El estado de embriaguez de los conductores es el principal fenómeno que influye directamente en los accidentes de tránsito, al respecto el propio autor citado anteriormente afirma que: “Los valores de alcohol en sangre encontrados tan variados en la población estudiada, hacen ver que esta sustancia, es un factor decisivo en la incidencia de accidentes de tránsito en el área metropolitana de la ciudad capital de Guatemala.” (Guerra, 2003, p. 20).

Villacis (2010) en su trabajo planteo:

Se ha revisado varios documentos entre ellos el proyecto de investigación de accidentes de tránsito en argentina realizado por la universidad de Buenos Aires, sede Avellaneda, cuya investigación pretende determinar los factores que influyen en los altos índices de accidentes de tránsito, para así concientizar a la gente a través de esta investigación para que los tenga en cuenta siempre que deba involucrarse en el tránsito y así poder contribuir a una mejor seguridad para ellos y para los demás integrantes de los sistemas de transporte; la página oficial de la organización no Gubernamental “Luchemos por la vida”.(19)

Villacis (2010) afirmo que:

Se pudo verificar con los datos recolectados la ausencia de capacitación a los choferes profesionales y no profesionales sobre temas en materia de tránsito y en especial sobre el no consumo de alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, motivo por el cual se desarrolló la propuesta metodológica. Debido a que los choferes profesionales y no profesionales de la ciudad de Latacunga están acostumbrados a conducir vehículos automotores sin tener conocimiento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo cual, se debe hacer un gran esfuerzo para la enseñanza y aprendizaje de dicha Ley Orgánica. (p. 18)

Enríquez (2010) mencionó que La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente, 2008) que se encuentra vigente desde el 7 de agosto del año 2008 incorporó grandes cambios en el tránsito y seguridad vial, que tomó de sorpresa a conductores y peatones a nivel nacional, especialmente por sus sanciones drásticas que instituyó el sistema de reducción de puntos aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, lo que generó reacciones en su contra, en especial del sector del transporte público, que motivó al señor Presidente de la República dictar el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Tránsito (Ecuador. Presidencia de la República, 2012) luego de diez meses, el tres de junio del 2.009, publicado en el Registro Oficial suplemento No. 604, siendo legal su publicación luego de noventa días de dictada la ley, La Ley de Tránsito vigente, en

cuanto a contravenciones se refiere dispone que se sancione con tres días de prisión únicamente a quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, lo cual es positivo, por cuanto este tipo de infracciones de tránsito tienen el carácter de preventivo, para evitar accidentes de tránsito; aunque el artículo 145 de la ley textualmente no faculta la detención del presunto contraventor, en la práctica si se lo aprehende.

**OBJETIVO:** Realizar un estudio de análisis crítico sobre la siniestralidad en el Ecuador causada por conductores en estado de embriaguez

Los conductores creen ser dueños de las calles en la que no toman las medidas necesarias para conducir o a la vez estos no tienen la mayor idea de las consecuencias que genera su irresponsabilidad frente al volante. El autor ya antes mencionado establece que: “cada conductor se siente dueño de la vía pública y pretende hacer lo que él quiere, sin tomar en cuenta que sus derechos terminan en donde nacen los derechos de los demás y como recomendaciones”. Tal es el caso que esta irresponsabilidad genera un sin número de consecuencias entre la más importante un accidente de tránsito.

Las sanciones por conducir un vehículo en estado de embriaguez debe ser más drásticas para disminuir los accidentes de tránsito, ya que muchos de los conductores recapacitarían y así dejaran de conducir un vehículo en “estado de embriaguez.

El Código Orgánico Integral Penal (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014) establece que “si el nivel de alcohol por litro de sangre es de 0,3 a 0,8 se aplicara multa de un salario básico general unificado, pérdida de 5 puntos en su licencia de conducir y 5 días de privación de libertad.” Por lo tanto, muchos de los conductores al cumplir eso quedan como si nada ha pasado entonces esto no debe quedar allí, ya que si se aplicaría una medida en la que establezca que una vez que se le encontró a un conductor bajo estado de embriaguez conduciendo un vehículo se le retira la licencia y no podrá volver a conducir un vehículo ante la ley sería una disposición que ayudaría a solucionar este fenómeno.

Los conductores de vehículos, profesionales y no profesionales debemos cambiar de actitud. Es hora de tomar conciencia de la alta responsabilidad que representa conducir un vehículo y transitar por la vía pública, Tener un cabal conocimiento de las contravenciones de tránsito; conociendo la ley para poder cumplir nuestras obligaciones y exigir nuestros derechos.

## **MÉTODOS**

Se desarrolló una investigación no experimental, mediante un estudio cuantitativo de tipo descriptivo. Los datos fueron obtenidos por bases estadísticas de la Agencia Nacional de

Tránsito. Los resultados obtenidos demuestran que la implementación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal no modificó la frecuencia en ninguna de las tres variables observadas, frente a los accidentes ocasionados por conductores en estado de embriaguez, y se concluye que el aumento de la pena no es suficiente para reducir los siniestros.

Los siniestros de tránsito durante la década 2008-2018 se registraron un total de 302.558. En ese sentido se puede determinar que durante el 2014: 38.658, 2015: 35.35.706 y 2018: 25.530 los datos registrados fueron en descenso. (Villacis, 2015).

Las principales causas son:

- Imprudencia de conductor 49,6 %
- Exceso velocidad 15,9 %
- Irrespeto señales T. 11,9 %
- Embriaguez o droga 7,5 %

#### SINIESTROS

2008 = 19.664  
2009 = 21.528  
2010 = 25.588  
2011 = 24.626  
2012 = 23.854  
2013 = 28.169  
2014 = 38.658  
2015 = 35.706  
2016 = 30.269  
2017 = 28.967  
2018 = 25.530  
2019 = 24.595

## RESULTADOS

Según el Peláez, & Silva (2010):

En los países de América Latina y el Caribe mueren cada año más de 130.000 personas, más de 1.200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitados a consecuencia de las colisiones y atropellamientos en la vía pública por el consumo de alcohol, aunque es difícil establecer comparaciones entre los diversos estudios realizados, debido a las grandes variaciones que existen, de un país para otro, en los límites legales de alcoholemia impuestos por la legislación local. (p. 614)

Por otro lado, Peláez, et al. (2010) público lo siguiente:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que los accidentes de tránsito en estado de embriaguez son responsables por 1,2 millones de muertes y 50 millones de personas sufren serias lesiones a cada año, en el mundo, siendo la novena causa de mortalidad, correspondiendo al 2,2% de muertes en el ámbito mundial. Las proyecciones para el año 2020 apuntan que estos accidentes ocuparan el tercer lugar entre las causas de mortalidad. Cada 30 segundos muere una persona por esta causa y por cada muerte hay 34 heridos, esto seguirá en aumento si no se toman medidas de acción por lo que es necesario prevenirlos y actuar prontamente. (p. 10)

Amancha M. (2015) determina que: “en todo el Ecuador el 50% de muertes es por causa de accidentes de tránsito se origina por impericia; el 17% por embriaguez.” (p. 3)

El principal factor de los accidentes de tránsito es que los conductores conducen bajo los efectos del alcohol contravención tipificada y sancionada en los literales 1, 2,3 del Artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014).

Como puede apreciarse en las citas anteriormente expuestas se evidencian en el caso del recinto Mata De Cacao se producen con frecuencia accidentes de tránsito causados por conductores, al no considerar las consecuencias que causa conducir un vehículo en estado de embriaguez, al ser el alcohol una droga que deprime el sistema nervioso central del ser humano.

De acuerdo a la encuesta aplicada se demuestra que un 62% de la población considera que el principal motivo para conducir un vehículo es la necesidad, mientras que un 24% indica que lo realiza por paseo y un 14% lo realiza por pasatiempo; un 52% de la población no ha conducido en estado de embriaguez, mientras que un 29% lo ha realizado pocas veces y un 19% definitivamente no ha conducido en estado de embriaguez; el 62% de la población afirma que una persona que se encuentra en estado de embriaguez no tiene suficiente capacidad para conducir mientras que un 19% estuvo de acuerdo que una persona que se encuentra en estado de embriaguez si tiene suficiente capacidad para conducir; un 71% de la población considera que el mayor número de accidentes de tránsito en nuestro país es causado por el estado de embriaguez de los conductores mientras que un 10% considera que la causa de los accidentes de tránsito no es debido al estado de embriaguez; con base en la encuesta realizada se llegó a la conclusión de que casi siempre se producen los accidentes de tránsito en este recinto con un porcentaje de 52%; Un 76% de la población no conoce el Art. 386 del Código Orgánico Integral Penal (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014) que habla acerca de la contravención de tránsito por conducir un vehículo en estado de embriaguez esto quiere decir que existe un alto grado de desconocimiento de esta ley y se concluye que un 76% de la población afirma que es

necesario incrementar controles sorpresivos a los señores conductores con la prueba de alcoholemia mientras que un 24% considera que posiblemente se deba realizar estos controles.

Caso de accidente de tránsito por conductora en estado de embriaguez.

En la madrugada del sábado 5 de septiembre de este año 2020, en la ciudadela Urdesa, norte de Guayaquil se produjo un atropellamiento al ciudadano Roberto Malta en circunstancias que abría la puerta de su auto estacionado en la calle Costanera cuando un vehículo eléctrico conducido por la señora Kenny Solange A. quien iba en estado de embriaguez lo embiste y arrastra causándole lesiones graves y después el fallecimiento. (Redacción El Comercio, 2020).

## CONCLUSIONES

A partir del estudio realizado sobre los accidentes de tránsito que se producen en el Ecuador en el año 2020, se pudo identificar que la normativa vigente de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no es suficiente para disminuir la siniestralidad que causan conductores en estado de embriaguez.

El estudio realizado permitió identificar la falta de políticas públicas de la función ejecutiva y organismos del Estado para disminuir la siniestralidad en las carreteras del Ecuador, entre ellas, la implementación en el currículo de la educación básica y bachillerato de la educación vial.

La socialización del presente estudio permitirá la preparación de la población, funcionarios y especialistas para evitar el alto grado de accidentes y muertes que por estas causas se producen de manera creciente cada año.

## REFERENCIAS

- Alfaro Alvarez, C., & Díaz Coller, C. (1977). Los accidentes de tránsito: Creciente problema para la salud pública. *Boletín de la Oficina Sanitaria Panamericana (OSP)*; 83 (4), oct. 1977.
- Amancha Moyolema, J. C. (2015). El consumo de alcohol en los conductores en la ciudad de Ambato: Universidad Técnica de Ambato. <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/9919/1/FJCS-DE-796.pdf>
- Bacchieri, G., & Barros, A. J. (2011). Accidentes de tránsito en Brasil de 1998 a 2010: muchos cambios y pocos resultados. *Revista de Saúde Pública*, 45(5), 949-963.

- Constante Tipán, N. V. (2017). *Accidentes de tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones en la avenida Simón Bolívar del DMQ, Año 2016* (Bachelor's thesis, Quito: UCE).
- Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente. (2008). La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad. Registro Oficial N. 388: <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>
- Ecuador. Asamblea Nacional (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial N. 180. [https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT\\_CEDAW\\_ARL\\_ECU\\_18950\\_S.pdf](https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf)
- Ecuador. Presidencia de la República. (2012). Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial N. 731. <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Enríquez G. (2010). Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la ciudad de Tulcán y sus consecuencias (Master's thesis). Universidad Técnica del Norte. <http://repositorio.utn.edu.ec/bitstream/123456789/312/1/PG%20152%20TESIS%20FINAL.pdf>
- Guerra A. (2003). Niveles de alcohol en sangre detectados con mayor frecuencia en conductores que han sufrido accidentes de tránsito en el área metropolitana de Guatemala durante el año 2003. Repositorio Universidad de San Carlos, Guatemala.
- Pelaez Mariscal, I. M., & Silva, E. C. D. (2010). Accidentes de tránsito y el consumo de alcohol en una unidad de urgencia de La Paz, Bolivia. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, 18(SPE), 613-619.
- Pérez D. (2019). Estado de embriaguez en accidentes de tránsito. Derecho Ecuador: <https://www.derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito>
- Ramírez Muñoz, J. E. (2013). Accidentes de tránsito terrestre. *Medicina Legal de Costa Rica*, 30(2), 78-85.
- Redacción El Comercio. (2020). Circula nuevo video del atropellamiento a Roberto Malta en Guayaquil. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/nuevo-video-atropellamiento-roberto-malta.html>
- Villacis. (2010). Accidentes de tránsito producidos bajo la influencia del alcohol, drogas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas en el cantón Latacunga y su tratamiento

de acuerdo con la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial en el año 2008-20. Latacunga. Universidad Técnica de Cotopaxi.

<http://181.112.224.103/bitstream/27000/166/1/T-UTC-0093.pdf>

Villacis V., N. (2015). La aplicación de la ley de tránsito por parte de los conductores y peatones y los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato. Repositorio Universidad Técnica de Ambato.

<http://192.188.46.193/bitstream/123456789/7094/1/Mq.GP.905.pdf>