

UNIVERSIDAD DE OTAVALO



PROGRAMA DE MAESTRÍA EN DERECHO PENAL
MENCIÓN DERECHO PROCESAL PENAL

VALIDEZ DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOTEST Y NARCOTEST EN
INFRACCIONES DE TRANSITO

AUTORA: ANZULES ESPINOZA OLGA MARLENE

TUTOR: JOSÉ LUIS TERÁN SUÁREZ, PhD.

Otavalo, Febrero, 2022

DECLARACIÓN DE AUTORÍA y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, **OLGA MARLENE ANZULES ESPINOZA**, declaro que este trabajo de titulación: **VALIDEZ DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOTEST Y NARCOTETS EN INFRACCIONES DE TRÁNSITO** es de mi total autoría y que no ha sido previamente presentado para grado alguno o calificación profesional. Así mismo declaro que dicho trabajo no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo como autora la responsabilidad ante las reclamaciones que pudieran presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de cualquier responsabilidad al respecto.

Que de conformidad con el artículo 114 del Código Orgánico de la Economía Social, conocimientos, creatividad e innovación, concedo a favor de la Universidad de Otavalo licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos, conservando a mi favor los derechos de autoría según lo establece la normativa de referencia.

Se autoriza además a la Universidad de Otavalo para la digitalización de este trabajo y posterior publicación en el repositorio digital de la institución, de acuerdo a lo establecido en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior. Por lo anteriormente declarado, la Universidad de Otavalo puede hacer uso de los derechos correspondientes otorgados, por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa institucional vigente.

OLGA MARLENE ANZULES ESPINOZA
C.C. 1500353402

Dedicatoria y agradecimientos

Agradezco a Dios por la vida y todo lo que me ha dado, dedico este trabajo a mis padres, que aunque ya no están conmigo, fueron el motor que me impulsó a alcanzar esta meta, a ellos que con su ejemplo de lucha diaria, su sencillez y humildad motivaron mi deseo de superación. A ellos vaya este agradecimiento, sé que ellos serán mi fuerza para seguir cosechando nuevos triunfos.

VALIDEZ DE LAS PRUEBAS DE ALCOHOTEST Y NARCOTEST EN INFRACCIONES DE TRANSITO

VALIDITY OF ALCOHOTEST AND NARCOTEST TESTS IN TRAFFIC VIOLATIONS

Olga Marlene Anzules Espinoza *

Tutor: José Luis Terán Suárez, PhD

Resumen:

La investigación se enfoca en el desarrollo de un análisis crítico jurídico sobre la validez de las pruebas de alcohótest y narcótest en infracciones de tránsito, al conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtenga elementos de convicción a través de la prueba de alcohótest o narcótest. De igual forma, se busca atender desde una perspectiva crítica jurídica la validez de ese consentimiento, dada la naturaleza, contenido y alcance de la sanción que se establece para este tipo de infracción en la legislación penal ecuatoriana, y se analiza la vulneración de los derechos y garantías protegidos constitucionalmente, tal es el caso de la prohibición a autoincriminarse. Se plantea como problema de investigación la cuestión de si la prueba de alcohótest o de narcótest en los casos de siniestros o accidentes de tránsito vulneran esa prohibición de autoincriminarse. Luego del análisis documental doctrinario, normativo y de cifras estadísticas, que ilustran la situación de la ocurrencia de siniestros de tránsito que se encuadran dentro de los tipos penales contenidos en el Código Orgánico Integral Penal, se infiere de manera concluyente que la misma consagra principios que buscan atender los derechos de todos los individuos de la sociedad, por encima de los intereses particulares.

Palabras clave: infracciones de tránsito, prohibición a autoincriminarse, prueba de alcohótest y prueba de narcótest, validez probatoria.

*Maestrante en Derecho Penal, mención Procesal Penal, de la Universidad de Otavalo.
ep_omanzules@uotavalo.edu.ec / marlanzules1970@gmail.com

Abstract:

The research focuses on the development of a critical legal analysis on the validity of the alcohol test and narco test in traffic violations, to the driver who, under the influence of controlled controlled substances, allows elements of conviction to be obtained through the test. alcohol test or narco test. Similarly, it seeks to address the validity of that consent from a critical legal perspective, given the nature, content and scope of the sanction established for this type of infraction in Ecuadorian criminal law, and the violation of rights is analyzed. and constitutionally protected guarantees, such is the case of the prohibition to self-incriminate. The question of whether the alcohol test or drug test in cases of accidents or traffic accidents violates this prohibition of self-incrimination is raised as a research problem. After the doctrinal, normative documentary analysis and statistical figures, which illustrate the situation of the occurrence of traffic accidents that fall within the criminal types contained in the Comprehensive Criminal Organic Code, it is conclusively inferred that it enshrines principles that they seek to address the rights of all individuals in society, above private interests.

Keywords: *traffic violations, prohibition to self-incriminate, alcohol test and drug test, evidentiary validity.*

Introducción:

La investigación realizada atiende, desde una perspectiva crítica jurídica, la validez de las pruebas de alcohótest y narcótest en infracciones de tránsito, realizadas al conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización da el consentimiento y permite que se obtenga elementos de convicción a través de la prueba de alcohótest o narcótest, dada la naturaleza, contenido y alcance de la sanción que se establece para este tipo de delitos en la legislación penal ecuatoriana; lo cual genera la vulneración de los derechos y garantías protegidos constitucionalmente, particularmente la prohibición a autoincriminarse. La línea de investigación trabajada en este estudio corresponde al abordaje de los principios y garantías que hacen vida en el proceso penal, desde la óptica del Derecho constitucional.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP), determina en materia de tránsito los niveles máximos de concentración de alcohol alcótest, nada de alcohol. en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, en aquellos casos cuando existan elementos que hagan presumir que se precisa la práctica de un análisis de ingesta de alcohol o de intoxicación por haber ingerido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización al conductor de un vehículo, el agente de tránsito efectuará la prueba alcohótest o *narcótest* o en su defecto lo trasladará a una institución acreditada para que le sean realizados los exámenes correspondientes en el lapso de las veinticuatro horas subsiguientes, sin necesidad o prescindiendo, en ninguno de los casos del consentimiento por parte del conductor para la aplicación de la prueba, cuyos resultados servirán como elementos de convicción.

En este contexto, la investigación realizada se enfoca en el desarrollo de un análisis crítico jurídico sobre la validez del consentimiento del conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtenga elementos de convicción a través de la prueba de alcohótest o narcótest. De igual forma, se busca analizar desde una perspectiva crítica jurídica la validez de ese consentimiento, dada la naturaleza, contenido y alcance de la sanción que se establece para este tipo de infracción en la legislación penal ecuatoriana, y se analiza también la vulneración de los derechos y garantías protegidos constitucionalmente, tal es el caso de la prohibición a autoincriminarse.

Se debe tener en cuenta, tal como apuntan Mujica Betancourt y otros (2018), que en la mayoría de los casos los accidentes de tránsito son eventos involuntarios, generados al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas, así como a bienes

involucrados en él, de allí que tenga relevancia desde la perspectiva del derecho civil en cuanto a los daños, pero además cuando se encuentran implicadas condiciones tales como el estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, reviste claro interés para el derecho penal, puesto que se está en presencia de la comisión de una infracción que se ha establecido como un tipo penal, y en otros ordenamientos constituye una infracción administrativa.

En este sentido, Muñetón Villegas (2015), indica que con la finalidad del establecimiento de la sanción es menester lograr la comprobación del estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización del ciudadano, para ello la comunidad científica ha establecido los métodos a través de los cuales se puede obtener dicho resultado, de las técnicas utilizadas se requiere la obtención de fluidos corporales del ciudadano, como sangre, aire espirado u orina. Sin embargo, en estos casos es posible que no se cuente con el consentimiento para la obtención de la muestra necesaria para la realización del examen.

Ramírez (2018), sostiene que existen casos en los que se requiera identificar personas con conductas o actos que resultan ser sospechosos, detenidos o imputados, obtenidos en el marco de una investigación criminal relativa a alguno de los delitos que el propio precepto determina. La inscripción en estos casos no requiere el consentimiento del afectado, aunque sí información de los derechos que le asisten para ello, según concluye el último párrafo de dicho apartado.

La justificación de la recolecta e inscripción en ficheros de datos genéticos obligatoria está implícita en la finalidad misma del fichero o base de datos, pues en la mayoría de las situaciones, pocas personas accederían a que se les tomase una muestra para cotejar el perfil obtenido con los recogidos en la base de datos, o en el caso de las pruebas alcohólicas o narcólicas, con los estándares aceptables por ley en cuanto al consumo de estas sustancias.

La forma de obtención de la muestra, que prescinde del consentimiento del conductor, nace de la necesidad del interés por parte del Estado y sus autoridades de contar con mayores métodos e instrumentos para alcanzar un mayor nivel de seguridad vial, tal es la búsqueda que se hace con el empleo de la tecnología, como el caso que plantean Valencia y otros (2020), para la conducción de motociclistas.

En este mismo orden de ideas, Vera Rivera y Calderón Tello (2020) enfatizan que resulta verdaderamente alarmante que, al día, como media, más de seis personas fallezcan con

ocasión de la actividad de conducción de vehículos automotores incluidas motocicletas, y que en promedio existan más de 50 heridos (lesionados). Según Urdaneta (2019), las principales causas son la imprudencia, el exceso de velocidad, el alcohol y otras sustancias, así como las condiciones del vehículo.

Asimismo, Flórez y otros (2018) enfatizan en decir que los accidentes de tránsito son un fenómeno donde participan múltiples factores, por lo que su manejo y prevención requiere de abordajes multidisciplinarios y multisectoriales, que comprendan y sean sensibles al contexto. A esto se le suma lo mencionado por Moreno Carmona y Durán Palacios (2018), acerca de las dificultades en relación con el acatamiento de normas que aumentan respecto de reglas muy puntuales, entre ellas, la prohibición estricta del consumo de alcohol para los conductores y el límite de marcación positiva en la prueba de alcoholemia, ya que estos consideran que tienen la capacidad adecuada para autolimitarse; y lo que resulta a todas luces preocupante, es lo que sostienen Algora-Buenafé y otros (2017), los índices de lesividad presentan una tendencia al aumento, pues cada accidente de tránsito genera víctimas.

No obstante, desde la perspectiva jurídica, cuando se prescinde del consentimiento se estaría vulnerando derechos fundamentales reconocidos constitucionalmente, como la prohibición de la autoincriminación, en especial, porque el resultado del test servirá como elemento de convicción dentro del proceso penal.

Guerrero Aguirre y Zamora Vázquez (2020), puntualizan que el derecho a la no autoincriminación ha sido considerado un derecho humano, el cual prohíbe que el procesado se auto involucre en el hecho por el cual se ha iniciado un proceso en su contra, es decir, no puede aceptar la responsabilidad penal del hecho imputado, esto le faculta a que el procesado tenga varios derechos entre los cuales se encuentra el derecho al silencio, el cual protege al acusado de cualquier declaración que pueda ser utilizada en su contra, la misma que pueda derivar en la responsabilidad posible del hecho.

En ese contexto, Durán Muñoz (2020), recuerda, con atención al derecho humano a no autoincriminarse, que estos representan la conquista alcanzada por los diversos movimientos sociales que se sublevaron contra los regímenes totalitarios que se imponían a los súbditos a través de los excesos, la opresión y la barbarie, en aras de la reivindicación del valor inalienable de la persona.

A este respecto, Andrade Torres y otros (2020), refieren que se ha dejado establecido que la capacidad punitiva del Estado tiene su origen en la necesidad de prohibir ciertas conductas contrarias a la ley, estableciéndose consecuencias jurídicas, sanciones que en definitiva son castigos para quien a pesar de ello incurre en aquellas conductas; y en virtud de lo que se menciona, dicho poder adquiere naturaleza obligatoria.

Es de entender que el poder punitivo del Estado se encuadra en derechos, principios y garantías que enmarcan la acción del ejercicio penal, que normalmente parten de los derechos y garantías que tienen todas las personas conforme a la Constitución y en el marco de los derechos humanos, por lo que, prescindir del consentimiento para realizar la prueba alcohótest o *narcotest*, conduciría a la vulneración o el quebrantamiento de éstos más aún si el conductor bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización “supuestamente” consciente o más bien dicho en mi presunto estado inconsciente accede a que se practique una prueba de *narcotest* dando facilidad a la obtención de elementos de convicción en su contra.

Conceptos tales como el dolo, la culpa y la imprudencia, deben ser atendidos con el objeto de precisar si la normativa penal ecuatoriana incurre en la precitada vulneración de derechos fundamentales que son individuales, y que tienen su justificación en la protección de un bien jurídico mayor y colectivo.

Se cita como antecedente de la investigación el tratamiento que la doctrina le ha otorgado a la prohibición de autoincriminarse que sostiene que el mismo constituye un derecho humano, del cual se desprende que la persona del imputado no pueda ser obligado a declarar contra sí mismo ni a declararse culpable. En este sentido, el inculcado, protegido por la cláusula de no autoincriminación, conserva la facultad de no responder, sin que pueda emplearse ningún medio coactivo ni intimidatorio contra éste y sin que quepa extraer ningún elemento positivo de prueba de su silencio (Pérez López, 2009).

Este tipo de documento ha resultado ser de suma importancia para la investigación que se plantea realizar, ya que, el consentimiento de una persona bajo la influencia o los efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, puede constituir en un quebrantamiento a este principio de no autoincriminación, principio que a su vez se encuentra constitucionalmente reconocido en Ecuador, y que ha sido tratado por la doctrina penal desde hace largo tiempo.

Metodología:

El método científico aplicado a la presente investigación ha permitido el establecimiento de conceptos jurídicos que se encuentran incorporados en la legislación penal que regula los delitos de tránsito, especialmente en los casos señalados de conducción bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas, y medicamentos, a los fines de determinar si efectivamente esa es la causa de ocurrencia de la infracción de tránsito, se deberá hacer la prueba de ingesta de alcohol o drogas.

La investigación realizada desde el enfoque se ubica dentro del tipo cualitativa puesto que busca determinar la validez del consentimiento del conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtengan elementos de convicción a través de la prueba de alcoholtest o narcotest. De igual forma, se inscribe como un estudio de tipo aplicado, en cuanto a su objetivo, el cual gira en torno al establecimiento del elementos y aspectos que determinan la validez del consentimiento del conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtengan elementos de convicción a través de la prueba de alcoholtest o narcotest. Con relación al alcance de la investigación, la misma es de tipo explicativa de los conceptos en torno a los delitos de tránsito contenidos en la legislación penal ecuatoriana, y los aspectos que revisten la prueba de alcoholtest o narcotest.

La metodología empleada ha sido el análisis documental sobre los artículos doctrinarios, normativos y otros elementos principalmente del derecho ecuatoriano que describen y han permitido la verificación del objetivo general de la investigación, aunque también se ha acudido a fuentes de derecho comparado que atiendan o versen sobre de la validez del consentimiento del conductor que bajo efectos de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización permite que se obtenga elementos de convicción a través de la prueba de alcoholtest o narcotest.

Presentación y discusión de resultados:

1. Las infracciones de tránsito:

De conformidad con lo consagrado en COIP las infracciones se clasifican en: delitos y contravenciones, sin embargo no establece un concepto para ninguno de estos. Por su parte, Ferreira (2019) citando a jusnaturalistas permite distinguir que la contravención o trasgresión no ofende al derecho natural ni al principio ético universal, sino que es reprimida en razón

de mera utilidad social, mientras que el delito afecta la seguridad social, en tanto que la contravención perjudica sólo la prosperidad. Asimismo, la contravención es entendida como una prohibición que tiende a prevenir, en la mayoría de los casos, una lesión o un peligro sin perjuicio de lo cual se sanciona su infracción porque en todo caso constituye una desobediencia.

En lo respecta a las infracciones de tránsito, el COIP establece tanto delitos como contravenciones, de los cuales se puede inferir que los primeros corresponden a aquellas infracciones que tienen consecuencias fatales, por ejemplo: muerte culposa ocasionada por conducir en estado en embriaguez y cuyas sanciones involucran en todos los casos penas privativas de libertad. Las contravenciones de tránsito por su parte atienden principalmente a faltas que pueden calificarse como administrativas tales como conducir sin haber obtenido licencia y que si bien pueden ser sancionadas con penas privativas de libertad, el tiempo es significativamente menor que en los casos de los delitos de tránsito.

Ahora bien, la literatura jurídica no le ha dado el significativo lugar que debe tener el análisis de este tipo de infracciones, puesto que en la práctica los accidentes de tránsito y sus consecuencias jurídico-penal encuentra niveles equiparables al homicidio, tal como lo informa la Fiscalía General del Estado (FGE) en un boletín de prensa del año 2016 dio a conocer que el 90% de los accidentes de tránsito principalmente son ocasionados por conducir bajo los efectos del alcohol, por mala maniobra, o por no respetar las leyes de tránsito, y dentro de ese porcentaje la mitad corresponde a delitos considerados como flagrantes.

De igual forma, desde la entrada en vigor en el año 2014 del COIP, se le dio un giro al tratamiento de estas infracciones a través de una investigación especializada, que agiliza los procesos en beneficio de conductores y peatones. (FGE, 2016). En los meses de enero a septiembre de 2020 y 2021 ocurrieron 2.595 fallecidos en sitio por siniestros de tránsito, los cuales han sido incorporados a las estadísticas de delitos de mayor connotación, como se describe en la siguiente tabla.

Tabla N° 1. Delitos de mayor connotación estadísticas a nivel nacional

(datos necesarios para establecer la grave situación de fallecidos en accidentes de tránsito que incluso es mayor a los homicidios intencionales y por esa razón es posible sin violar los derechos de nadie que el COIP haya

establecido las pruebas de alcoholtest y narcotest con o sin el consentimiento del conductor)

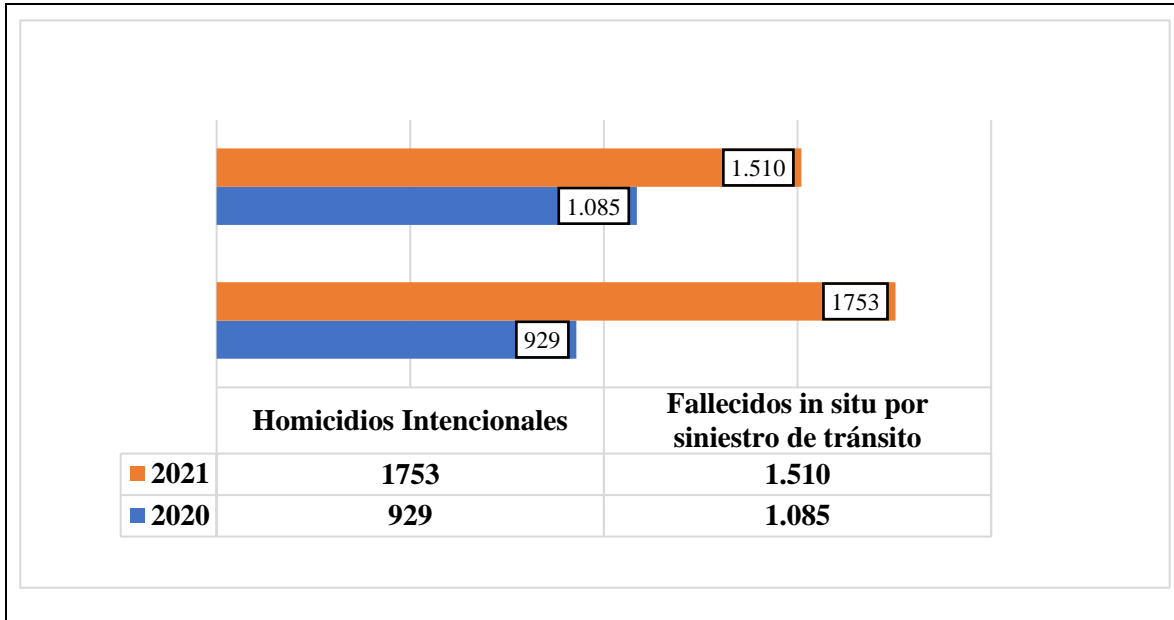
Delitos	Enero -sept. 2020	Enero - sept. 2021
1. Homicidios Intencionales	929	1.753
1.1. Femicidios	51	49
2. Robo a personas	14.243	18.221
3. Robo a domicilios	5.169	5.904
4. Robo a unidades económicas	2.919	3.423
5. Robo de motos	4.806	6.266
6. Robo de carros	3.121	4.838
7. Robo de bienes, accesorios y autopartes	4.363	5.931
8. Violaciones	3.370	4.038
9. Fallecidos in situ por siniestros de tránsito	1.085	1.510

Elaboración propia.

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2021.

Como se describe en la Tabla N° 1, el delito de mayor connotación es el robo a personas, pero no se puede dejar de lado que la cifra de personas fallecidas *in situ* por siniestros de tránsito, que sobrepasan los homicidios intencionales, situación que se compara en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 1. Comparación de los delitos de mayor connotación a nivel nacional



Elaboración propia.

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2021.

Gómez García y otros (2021), sostienen que la mortalidad por accidentes de tránsito constituye un problema de salud pública en Ecuador, a pesar de las tendencias a la disminución en los índices de mortalidad y letalidad de los últimos años, quizás esa reducción con respecto a los años anteriores de la entrada en vigencia del COIP, de víctimas mortales por esta causa puede ser debido al desarrollo legal de normas más restrictivas en ese cuerpo normativo.

Por su parte, las recientes estadísticas del mes de agosto de 2021 presentadas por la Agencia Nacional de Tránsito reportan las cifras de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio, identificando veintiocho (28) causas probables, dentro de las cuales se encuentran el conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos; y transitar como peatón bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos. Estas deben considerarse.

A continuación, se presenta la Tabla No.2 que demuestra las 28 causas probables.

Tabla N° 2. Reporte nacional de siniestros de tránsito, lesionados en siniestro de tránsito y fallecidos en sitio para el mes de agosto 2021

TIPO DE SINIESTRO		SINIESTROS DE TRÁNSITO		LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO		FALLECIDOS EN SITIO	
TOTAL		1.916	100%	1.616	100%	177	100%
POSIBLE CAUSA							
C1	Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).	65	3,4%	14	0,9%	1	0,6%
C2	Presencia de agentes externos en la vía (agua, aceite, piedra, lastre, escombros, maderos, etc.).	5	0,3%	5	0,3%	0	0,0%
C3	Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).	12	0,6%	7	0,4%	1	0,6%
C4	Daños mecánicos previsibles.	3	0,2%	3	0,2%	0	0,0%
C5	Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).	20	1,0%	14	0,9%	2	1,1%

C6	Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.	124	6,5%	89	5,5%	6	3,4%
C7	Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.	5	0,3%	4	0,2%	2	1,1%
C8	Peso y volumen-no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.	1	0,1%	0	0,0%	1	0,6%
C9	Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	275	14,4%	183	11,3%	26	14,7%
C10	Condiciones ambientales y/o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).	27	1,4%	18	1,1%	0	0,0%
C11	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.	186	9,7%	180	11,1%	6	3,4%
C12	No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.	78	4,1%	55	3,4%	2	1,1%
C14	Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).	481	25,1%	389	24,1%	82	46,3%
C15	Dejar o recoger pasajeros en lugares no permitidos.	3	0,2%	3	0,2%	0	0,0%

C16	No transitar por las aceras o zonas de seguridad destinadas para el efecto.	26	1,4%	26	1,6%	8	4,5%
C17	Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.	58	3,0%	63	3,9%	0	0,0%
C18	Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	53	2,8%	84	5,2%	8	4,5%
C19	Realizar cambio brusco o indebido de carril.	70	3,7%	62	3,8%	5	2,8%
C20	Mal estacionado- el conductor que detenga o estacione vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como zona de seguridad, curvas, puentes, túneles, pendientes.	7	0,4%	3	0,2%	0	0,0%
C21	Malas condiciones de la vía y/o configuración. (Iluminación y diseño).	5	0,3%	4	0,2%	1	0,6%
C22	Adelantar o rebasar a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos tales como: curvas, puentes, túneles, pendientes, etc.	7	0,4%	6	0,4%	1	0,6%
C23	No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.).	314	16,4%	347	21,5%	17	9,6%

C24	No respetar las señales manuales del agente de tránsito.	2	0,1%	1	0,1%	0	0,0%
C25	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso a vehículos.	47	2,5%	27	1,7%	0	0,0%
C26	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.	29	1,5%	19	1,2%	5	2,8%
C27	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente (semáforos o señales manuales).	13	0,7%	10	0,6%	3	1,7%
C28	Dispositivo regulador de tránsito en mal estado de funcionamiento (semáforo).	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%

Elaboración propia.

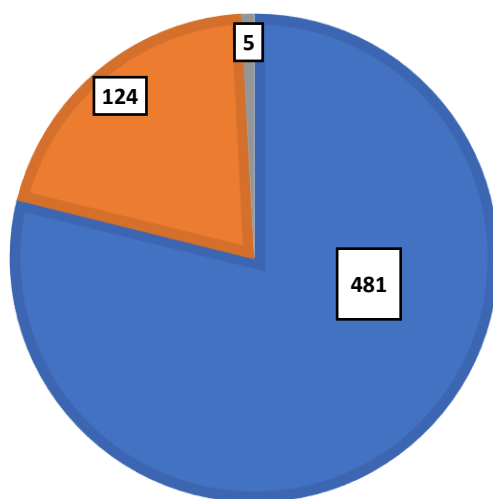
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2021.

Si bien, la conducción y el transitar como peatón bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos, no son las causas de mayor siniestralidad en los accidentes de tránsito en el mes de agosto 2021, se continúan ubicando dentro del mayor porcentaje de causas probables.

Gráfico N° 2. Comparación de las mayores causas probables de accidentes de tránsito

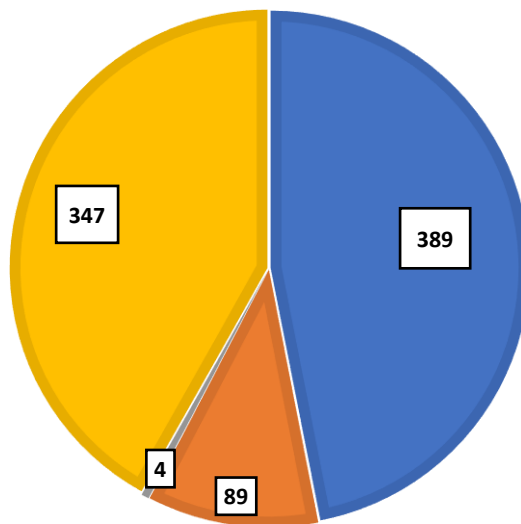
SINIESTROS DE TRÁNSITO

- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.



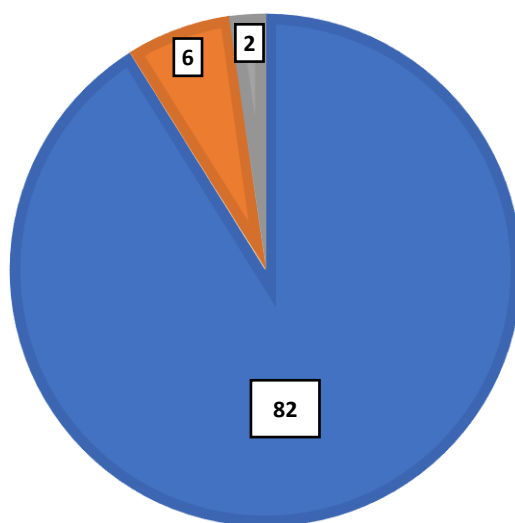
LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO

- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- No respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, etc.).



FALLECIDOS EN SITIO

- Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.



Elaboración propia.

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2021.

A los fines de dar un contexto real a las estadísticas presentadas, se puede citar el caso del accidente de tránsito ocurrido el 12 de enero de 2021, en el cual perdieron la vida cinco (5) personas. Según el boletín de prensa N° 043 emanado de la FGE, el juez dictó prisión preventiva, y la prohibición de enajenar el vehículo, contra la persona que conducía la volqueta que habría causado el accidente de tránsito.

En la audiencia de calificación de flagrancia, el fiscal formuló cargos contra el ciudadano por el delito de muerte causada por conductor en estado de embriaguez, tipificado en el artículo 376 del COIP, que contempla una pena de diez a doce años de pena privativa de libertad. Sin embargo, el Fiscal informó que la pena podría aumentar si se toman en cuenta

circunstancias agravantes, entre ellas el hecho de que el procesado no tenía licencia al momento de su detención.

Dentro de los elementos de convicción presentados por la FGE, se encontraban el parte policial, versiones, las autopsias médicos-legales de los fallecidos, los certificados médicos de tres personas que se encuentran hospitalizadas y el avalúo técnico y mecánico de los cuatro vehículos siniestrados, así como, la prueba de alcoholemia practicada al conductor (3,61 gl) y la noticia técnica del accidente de tránsito, que determinó que él causó el hecho. (FGE, 2021).

Se desprende del caso narrado la importancia que tiene la prueba de alcoholtest o narcotest a los fines de determinar la gravedad del delito, y que el mismo ocupa el procedimiento y las consecuencias jurídicas de los delitos flagrantes.

2. Prueba de alcoholtest y de narcotest: Recolección de muestras en casos de sospecha de intoxicación por alcohol y otras sustancias catalogadas sujetas a fiscalización

de Oliveira y otros (2018), anotan que los accidentes de circulación o de tránsito se caracterizan como eventos múltiples y aunque se puedan detallar más de dos docenas de causas, las que se presentan generalmente como causas primarias para su ocurrencia se pueden agrupar en tres categorías: 1) las relacionadas a las fallas humanas, siendo la ingestión de bebida alcohólica y otras sustancias narcóticas más prevalente; 2) los defectos del propio vehículo y 3) los factores ambientales; estos accidentes tienen una elevada incidencia de morbimortalidad, pudiendo generar en sus víctimas así como otros involucrados daños irreversibles.

En este mismo orden de ideas, Urdaneta (2019), afirma que los traumatismos y consecuencias sufridas por los sobrevivientes, sobre todo entre estos grupos jóvenes, son un grave problema que afecta el desarrollo y sobre todo de países más pobres. La afectación del PIB de los países de bajo ingreso puede llegar al 5%, lo cual representa pérdidas importantes que afectan su desarrollo.

Señala la doctrina consultada (Rodríguez Vega y otros, 2016), que a los fines de sancionar a los infractores de algún accidente de tránsito en el cual la causa responsable sea el estado bajo la influencia de las bebidas alcohólicas y otras sustancias psicotrópicas es que se les ha

tipificado, puesto que las personas que conducen en estado de ebriedad o de otras sustancias se ha convertido en un problema de salud pública prácticamente a nivel mundial.

En materia de límites legales de etilismo compatibles con la seguridad vial, se debe tener presente lo siguiente, que la Organización Mundial de la Salud recomienda fijar en 0.5 gramos de alcohol por litro de sangre como el índice de alcoholemia máximo permitido para conducir. En consecuencia, para el caso de la alcoholemia o concentración de alcohol en el organismo, se determina mediante el examen de dosaje étílico y su resultado constituye un medio probatorio de valoración esencial y determinante para cualquier efecto legal, hecho que deberá ser apreciado, no sólo por las compañías de seguros, la autoridad policial, usuarios y conductores; sino también por los jueces que aplican el derecho y valoran la prueba. (Rodríguez Vega y otros, 2016).

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en el COIP en los casos señalados de conducción bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos, a los fines de determinar si efectivamente esa es la causa de ocurrencia de la infracción de tránsito, se deberá hacer el test o la prueba de ingesta de alcohol o drogas, así se encuentra dispuesto que cuando existan indicios que requieran la necesidad de practicar al conductor de un vehículo un análisis el consumo de alcohol o de intoxicación por haber ingerido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, el agente de tránsito realizará la prueba alcoholtest o narcotest o en su defecto lo trasladará al ente con acreditación para practicar las evaluaciones correspondientes dentro de las veinticuatro horas subsiguientes, y los resultados de los exámenes servirán como elementos de convicción, por lo que se convierten en delitos flagrantes como el señalado anteriormente.

La toma o recolección de la muestra en esos casos en los cuales el agente de tránsito considere que existe elementos para la misma, se realiza, de ser posible, en el mismo sitio de los hechos, puesto que estos agentes deberán portar un detector o cualquier otro aparato dosificador de medición, es decir, un instrumento que le permita medir los niveles de alcohol en la sangre o de otras sustancias psicotrópicas, empleándose principalmente aquellos que se detectan en el aire espirado por la persona del conductor. En otros casos, la prueba de alcohol y demás sustancias deberá ser realizada dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la ocurrencia del accidente, y todo parece apuntar que se puede realizar otros tipos de examen como sería de orina o de sangre.

Sin embargo, en todos estos casos se deberán cumplir todos los principios inherentes a la preservación de la cadena de custodia, es decir, se deberán aplicar todos los procedimientos que permitan garantizar su autenticidad, acreditando su identidad y estado original; las condiciones, las personas que intervienen en la recolección, el envío, manejo, análisis y conservación de estos elementos y se incluirán los cambios hechos en ellos por cada custodio.

En este sentido, Ortega-Ceballos (2019) advierte que, desde la ubicación, fijación, recolección, embalaje y traslado de la evidencia en la escena del siniestro, hasta la presentación al debate, la cadena de custodia debe garantizar que el procedimiento empleado ha sido exitoso, y que la evidencia que se recolectó en la escena es la misma que se está presentando ante el tribunal, o el respectivo dictamen pericial. La importancia de la cadena de custodia reside en que garantiza el manejo idóneo de los elementos materiales de prueba desde su identificación en el lugar de los hechos, pasando por los diferentes laboratorios, hasta el envío del resultado pericial a la autoridad correspondiente.

La recolección y el mantenimiento de la cadena de custodia de las muestras e incluso de los resultados obtenidos en el sitio del suceso en casos de sospecha de intoxicación por ingesta de alcohol o cualquiera otra sustancia catalogada sujeta a fiscalización, a los efectos de cumplir con los extremos establecidos en el COIP correspondientes a los principios de la cadena de custodia resulta ser una tarea delicada, toda vez que como apunta Torres-Sandoval (2017), lo que concierne a los sistemas de seguridad vial intervienen tres elementos fundamentales: el vehículo, el hombre y el entorno, por lo que además de las pruebas de alcohol y otras sustancias, también forman parte de los elementos de convicción que se deberán llevar a la atención del juzgador, a los fines de la imposición de la pena.

Urdaneta (2019) indica que, al intervenir personas, en estos actos que se encuentran tipificados como delitos, es también importante considerar sus comportamientos para comprender las causas de un accionar indebido. En este campo es importante el estudio de las actitudes de los individuos (conductores) las cuales representan una predisposición que resulta del aprendizaje, creencias, valores, emociones y que pueden generar una intención y comportamiento.

Del mismo tenor, Hernández Fernández (2019) refiere que el clima, la infraestructura vial o errores humanos que se producen fortuitamente o con culpa; desde la perspectiva sociológica

y antropológica, éstos hechos representan un proceso social construido que involucra a los distintos "agentes" dentro de una lucha por el espacio vial en las ciudades, éstos reproducen violencia, criminalidad y conductas de riesgo determinadas por el tipo y forma de desplazamiento, donde los grupos vulnerables suelen ser los más afectados. Por lo que, la penalización de las conductas que ponen en riesgo a los propios individuos, así como el establecimiento de excepciones a ciertos principios que parecieran inmutables se hace necesario.

3. Prohibición de autoincriminación por medio de la realización de las pruebas de alcoholtest y narcotest:

La cuestión debatida en este punto será si el consentimiento otorgado por el presunto infractor se encuentra viciado, es decir, si efectivamente esa persona se encuentra en condiciones bajo los parámetros jurídicos de emitir un consentimiento valido a los fines de que le sea practicado el examen alcoholtest o narcotest.

También se puede sostener que ese consentimiento no es requerido, toda vez que la propia norma del COIP dispone que si el conductor se negará a que se le practiquen los estudios o evaluaciones de comprobación, se presumirá que se encuentra en el máximo grado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. De igual manera serán válidas las pruebas psicosomáticas que los agentes de tránsito realicen en el campo, registradas a través de medios audiovisuales.

En este sentido, Álvarez (2017), señala que el derecho de la persona a no ser obligada a declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, forma parte del derecho a guardar silencio durante el interrogatorio policial y en el juicio oral, así como el derecho a la presunción de inocencia, y como protección de la persona se encuentran incorporadas un gran número de ordenamientos nacionales e internacionales, si bien ni el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ni la Convención Americana sobre Derechos Humanos, ni el propio Convenio Europeo lo contemplan de forma expresa, y aun así, se considera que tal derecho está implícitamente garantizado en dichos Tratados, como parte de la noción del juicio justo o debido proceso equitativo, y así lo ha afirmado el Comité de Derechos Humanos.

De ahí que se puede presumir que la falta de consentimiento o el vicio (por el estado de alcohol o de otras sustancias psicotrópicas), pudiera considerarse como violatorio a esos

derechos propios de la dignidad humana. Sin embargo, es menester mencionar que se trata de casos en los cuales la propia ingesta excesiva de estas sustancias se considera como causante de las conductas y actos que se encuentran tipificados como delitos, que incluso llegan a ser una excepción a la falta de responsabilidad contenida en el artículo 37 del COIP. Ese artículo consagra expresamente que, salvo en los casos de delitos de tránsito, la embriaguez o intoxicación la persona será penalizada de conformidad con lo siguiente:

1. Si deriva de caso fortuito y priva del conocimiento al autor en el momento en que comete el acto, no hay responsabilidad; 2. Si deriva de caso fortuito y no es completa, pero disminuye considerablemente el conocimiento, hay responsabilidad atenuada imponiendo el mínimo de la pena prevista en el tipo penal, reducida en un tercio; 3. Si no deriva de caso fortuito, ni excluye, ni atenúa, ni agrava la responsabilidad; y, 4. Si es premeditada con el fin de cometer la infracción o de preparar una disculpa, siempre es agravante.

En los casos de delito de tránsito, el estado de embriaguez o intoxicación forma parte de la estructura del propio tipo penal, constituyéndose, como sostienen Rivera Tigre y Vargas López (2021), en los más claros e imperantes riesgos sociales, que ponen en relieve la necesidad y la obligatoriedad del Estado de garantizar la protección social o de la comunidad, incluso por encima del individuo, puesto que él mismo se ha colocado en una situación imprudente, por medio del consumo de bebidas alcohólicas, lo cual como es conocido, el contenido de alcohol en la sangre conlleva al deterioro de la coordinación motora, aumenta el tiempo de reacción, disminuye la atención y la capacidad para conducir con seguridad, el procesamiento de la información y todo ello incrementa en 17 veces el riesgos sufrir un percance en la vía según la Organización Panamericana de la Salud.

Continúan Rivera Tigre y Vargas López (2021), indicando que el excesivo consumo de alcohol en Ecuador ha sido informado como uno de los principales problemas sociales y de salud pública por tanto se refleja una sociedad donde el consumo de alcohol está legitimado en la vida cotidiana, atravesando todas las clases socioeconómicas, alertando acerca del consumo de los adolescentes.

A este respecto, Montero (2020), alude que la mayoría de los sucesos de accidentes de tránsito pudieran estar influenciados por los patrones y niveles de consumo de alcohol, en una sociedad que muestra mayor tolerancia al consumo de alcohol público en los hombres.

Junto al excesivo consumo de alcohol, el consumo de sustancias estupefacientes se destaca, puesto que al conducir bajo el efecto de las drogas disminuyen las capacidades del conductor por los efectos alucinógeno de estas sustancias incrementando el peligro y el riesgo en el manejo del automóvil y la vida de los pasajeros y los individuos que comparten la carretera. El consumo de sustancias psicoactivas a lo largo de la historia se ha manifestado en relación con las características socioeconómicas e ideológicas de las sociedades.

Es importante anotar que cada tipo de droga actúa de distinta forma en el cerebro y su consumo afecta de forma diferente la capacidad para conducir, un ejemplo de ello es la marihuana la cual hace disminuir la coordinación, la capacidad para evaluar las distancias, así como el tiempo de reacción, otros tipos de sustancias pueden incrementar la agresividad y el cometimiento de imprudencias en la conducción. (Rivera Tigre y Vargas López, 2021).

En estos casos, si la conducción genera o causa algún accidente, la embriaguez o la intoxicación no se considera como un atenuante de responsabilidad y por lo tanto, una causal de inimputabilidad, por el contrario, serán considerados como el elemento que lo hace ser un delito culposo, y en lo que se refiere a la prueba de alcoholímetro o cualquier otra para determinar el consumo en niveles fuera de los expresados en el COIP, que practique el agente de tránsito en el sitio o lugar de los hechos, forma parte de las excepciones o de la atenuación de los derechos del debido proceso, lo cual no exime del cumplimiento de los demás principios y reglas del proceso penal.

Conclusiones:

De acuerdo a los resultados obtenidos de la investigación, se desprende de manera directa del tema bajo estudio un claro acercamiento a la situación de las infracciones de tránsito que tienen como causa el consumo de alcohol y otras sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, especialmente, a la normativa penal ecuatoriana, que dispone la realización de la prueba de alcoholtest o de narcotest según sea el caso. Se evidenciaron las cifras de ocurrencia en fechas recientes de estas conductas o actos que se encuentran tipificados en el COIP, estas cifras se comparan con las de muertes por homicidio intencional, que además tiene como causa el estado de embriaguez o intoxicación, que para los casos de delitos de tránsito dejan de ser un atenuante de la sanción, para convertirse en el elemento que constituye su tipificación como delito.

El consentimiento para la realización de la prueba de alcoholtest o de narcotest según sea el caso, propio de todo proceso de toma o recolección de prueba biológica sobre la persona, en este caso, excepcional, no es requerido, puesto que si el agente de tránsito lo considera necesario, por las circunstancias que encuentra en el lugar o escena del crimen o en este caso el lugar de ocurrencia del siniestro, puede practicar dicha prueba, y en caso de negativa se presume que se encuentra fuera de los límites permitidos de la ingesta de estas sustancias.

La realización o negativa de realización de la prueba, en principio, no se considerará como una violación al derecho de la persona a no ser obligada a declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable, puesto que la misma persigue la protección y garantía de los derechos colectivos o de toda la sociedad, por encima de los intereses particulares, claro está se deberán guardar todas las garantías propias de la cadena de custodia y demás principios que se relacionan con el debido proceso. No se puede perder de vista que existe una situación social preocupante, de salud pública, en la que se han convertido los accidentes de tránsito y como consecuencia las víctimas en el país.

Con la finalidad de no vulnerar derechos se debe realizar una reformar al artículo 464 del Código Orgánico Integral Penal, numeral 5 quitando el texto que dice “En caso de que la o el conductor se niegue a que se le practiquen los exámenes de comprobación, se presumirá que se encuentra en el máximo grado de embriaguez o intoxicación por efecto de alcohol o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización”.

Referencias bibliográficas:

Agencia Nacional de Tránsito – ANT. (2021). Siniestros de Tránsito, Lesionados y Fallecidos en Sitio, según Causa Probable, Reporte mes de agosto 2021. Recuperado de: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670#

Algora-Buenafé, A., Russo-Puga, M., Suasnavas-Bermúdez, P., Merino-Salazar, P., y Gómez-García, A. (2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 16(33),52-58. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=54553416004>

Álvarez, S. (2017) La valoración del derecho a guardar silencio en el proceso penal según la jurisprudencia nacional y europea. *Revista de Estudios Europeos*, 1. 46-64. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6258780.pdf>

- Andrade Torres, J., Erazo Álvarez, J., Trelles Vicuña, D., y Narváez Zurita, I. (2020). Conciliación en asuntos relacionados con infracciones de tránsito en el Ecuador. Vulneración de derechos fundamentales. *Iustitia Socialis: Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas*, 5(8). 142-161. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7408557.pdf>
- de Oliveira, Silva, D., Oliveira, M., Fernandes, F., y Mola, R. (2018). Accidentes de circulación y su asociación con el consumo de bebidas alcohólicas. *Enfermería Global*, 17(52), 365-400. Recuperado de: https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1695-61412018000400365
- Durán Muñoz, G. (2020). El derecho fundamental a no autoinculparse: Trazos de su desarrollo histórico. *Enfoques jurídicos*, 2. 28-40. Recuperado de: <https://enfoquesjuridicos.uv.mx/index.php/letrasjuridicas/article/view/2544/4435>
- Ferreira, E. (2019). Vigencia del debate acerca de la distinción sustancial entre delitos y contravenciones. *Revista Intercambio*, 18. 1-14. Recuperado de: <https://revistas.unlp.edu.ar/intercambios/article/download/8059/6980/>
- Fiscalía General del Estado – FGE. (2016). El COIP favorece a la celeridad en los procesos por delitos de tránsito. Recuperado de: <https://www.fiscalia.gob.ec/el-coip-favorece-a-la-celeridad-en-los-procesos-por-delitos-de-transito/>
- Fiscalía General del Estado – FGE. (2021). Boletín de Prensa N° 043. Recuperado de: <https://www.fiscalia.gob.ec/prision-preventiva-para-presunto-responsable-de-accidente-de-transito-que-dejo-5-fallecidos/>
- Flórez, C.; Patiño, C.; Rodríguez, J.; Ariza, L.; González, R. (2018). Análisis multicausal de ‘accidentes’ de tránsito en dos ciudades de Colombia. *Archivos de Medicina (Col)*, 18(1).69-88. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273856494007>
- Gómez García, A., Escobar Segovia, K., y Cajías Vasco, P. (2021) Impacto del COVID-19 en la mortalidad por accidentes de tránsito en provincias de la República de Ecuador. *CienciAmérica: Revista de divulgación científica de la Universidad Tecnológica Indoamérica*, 10(1). 24-34. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7890335.pdf>

- Guerrero Aguirre, B., y Zamora Vázquez, A. (2020). El procedimiento abreviado frente a la prohibición de autoincriminación. *Polo del Conocimiento: Revista científico - profesional*, 5(8). 175-194. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7554340.pdf>
- Guerrero, B., y Zamora, A. (2020). El procedimiento abreviado frente a la prohibición de autoincriminación. *Polo del Conocimiento: Revista científico - profesional*, 5(8). 175-194. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7554340.pdf>
- Hernández Fernández, F. (2020). Criminología vial: La construcción social de los siniestros viales a través del análisis de cinco agentes: Un estudio comparativo de las ciudades de León y Aguascalientes. *Archivos de Criminología, Seguridad Privada y Criminalística*, 24. 36-57. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7188121.pdf>
- Instituto Nacional de Censos y Estadísticas – INCE. (2021). Estadísticas de Seguridad Integral Delitos de mayor connotación psicosocial, septiembre 2021. Recuperado de: <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/justicia-y-crimen/>
- Montero, G. (2020). Mortalidad por accidentes de tránsito: su determinación social. Distrito Metropolitano de Quito, 2013. *Revista Ciencia Salud*, 18. 1-20. Recuperado de: <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/revsalud/a.9134>
- Moreno Carmona, N.; y Durán Palacio, N. (2018). Indicadores psicológicos en la conducta transgresora de normas de tránsito. *Investigación y Desarrollo*, 26(1). 140-161. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26859569007>
- Mujica Betancourt, R., Mora Chuquer, E., y Realpe Cabrera, I. (2018). Patrones de accidentabilidad a nivel terrestre en el Ecuador. Periodo de análisis 2016. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria Koinonía*, 3(6). 9-37. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7062681.pdf>
- Muñetón Villegas, J. (2015). La negativa a realizarse la prueba de embriaguez con fundamento en el derecho de no autoincriminación. *Nuevo Foro Penal*, 85. 79-121. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5627077.pdf>
- Ortega-Ceballos, M. (2019). Una mirada al código orgánico integral penal: desde los deberes y obligaciones de los servidores públicos. *Revista Científica Dominio de la Ciencia*,

- 5(2). 464-486. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7343686.pdf>
- Pérez López, J. (2009). El derecho a la no autoincriminación y sus expresiones en el derecho procesal penal. *Derecho y Cambio Social*, 6(17). 1-10. Recuperado de:
<https://www.derechoycambiosocial.com/revista017/autoincriminacion.htm>
- Ramírez, F. (2018). Base policial de ADN y autodeterminación informativa: el consentimiento para la obtención de muestras biológicas. *Anales de la Cátedra Francisco Suárez*, 52. 249-272. Recuperado de:
<http://revistaseug.ugr.es/index.php/acfs/article/view/6557>
- Rivera Tigre, A., y Vargas López, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*, 8, (29). 94-101. Recuperado de:
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7878153.pdf>
- Rodríguez Vega, J., Mejía Pinedo, D., Coaguila Cusicanqui, L., Calderón Mundaca, W., y Zamora Romero, P. (2016). Accidentes de tránsito y su relación con niveles séricos evaluados de etanol de la región La Libertad, 2014. *UCV-HACER. Revista de Investigación y Cultura*, 5(2). 1-8. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=521754663005>
- Torres-Sandoval, F. (2017). Determinación de conductas inseguras en conductores de bus y su relación con accidentes de tránsito. Estudio de caso de una empresa de transporte público en Colombia. *DYNA*, 84(203). 263-272. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=49655603034>
- Urdaneta, D. (2019). Actitud de los conductores involucrados en accidentes de tránsito con daños materiales. Caso de estudio: municipio Libertador del estado Mérida. *Sapienza Organizacional*, 6(12), 182-216. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=553066097011>
- Urdaneta, D. (2019). Actitud de los conductores involucrados en accidentes de tránsito con daños materiales. Caso de estudio: municipio Libertador del estado Mérida. *Sapienza Organizacional*, 6(12). 182-216. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=553066097011>

- Valencia, J., Ramírez Guerrero, T., Castañeda, L., y Toro, M. (2020). Detección de infracciones y matrículas en motocicletas, mediante visión artificial, aplicado a Sistemas Inteligentes de Transporte. *RISTI: Revista Ibérica de Sistemas e Tecnologias de Informação*, 37. 1-15. Recuperado de: <https://scielo.pt/pdf/rist/n37/n37a02.pdf>
- Vera Rivera, M., y Calderón Tello, L. (2020). Los comportamientos dolosos en el ámbito del tránsito o tráfico rodado: la diferencia entre el dolo y la culpa como solución interpretativa del ámbito de aplicación del art. 371 coip del Ecuador. *Revista penal México*, 16-17. 283-300. Recuperado de: <https://revistaciencias.inacipe.gob.mx/index.php/01/article/view/314/278>