



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

**LA DESPENALIZACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE
TRÁNSITO QUE NO TIENEN PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO.**

**AUTORES: MATEO NICOLÁS GÁLVEZ DELGADO
MARCOS ENRIQUE LEÓN VILLAVICENCIO**

DIRECTOR: DR. BERNARDO XAVIER MONSALVE ROBALINO, MGS.

CUENCA-ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS SOCIALES

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO:

**LA DESPENALIZACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE
TRÁNSITO QUE NO TIENEN PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO.**

AUTORES: MATEO NICOLÁS GÁLVEZ DELGADO

MARCOS ENRIQUE LEÓN VILLAVICENCIO

DIRECTOR: DR. BERNARDO XAVIER MONSALVE ROBALINO, MGS.

CUENCA-ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO.

Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

Mateo Nicolás Gálvez Delgado portador de la cédula de ciudadanía N ° **1104107816** y **Marcos Enrique León Villavicencio** portador de la cédula de ciudadanía N ° **1400659502**. Declaramos ser los autores de la obra: “**La Despenalización de las Contravenciones de Tránsito que no tienen Pena Privativa de Libertad**”, sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, **10 de abril de 2024**

F: 

Mateo Nicolás Gálvez Delgado

C.I. **1104107816**


F: 

Marcos Enrique León Villavicencio

C.I. **1400659502**

CERTIFICO

Certifico que el presente Trabajo de Investigación fue desarrollado por: **MATEO NICOLAS GALVES DELGADO Y MARCOS ENRIQUE LEON VILLAVICENCIO** con el tema “**LA DESPENALIZACION DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRANSITO QUE NO TIENE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD**”, bajo mi supervisión.

F: 

DR, BERNARDO MONSALVE ROBALINO, MGS.

Docente - Tutor

Dedicatoria

Este artículo se le dedico a mis amados Padres, Javier León y Augusta Villavicencio quienes fueron parte de este proceso universitario, me ayudaron a cumplir una meta de vida, siempre serán mi ejemplo por las virtudes y cualidades que reflejaron en mi a través de su educación, no quiero dejar a un lado esta dedicatoria para mis abuelos Jorge Vega y Mercedes Palacios, ellos son el motor de la familia, las palabras no alcanzan para describir el orgullo que tengo de tenerles como abuelos.

Dedico este articulo también a mis hermanos, Diego León y Sebastián León, a mis tías Carla Vega y Silvana Vega, su ayuda emocional fue necesaria para lograr este objetivo, este logro de mi vida es dedicado con inmenso amor para ustedes.

MARCOS ENRIQUE LEÓN VILLAVICENCIO

Primero que nada, quiero dedicar y así mismo dar las gracias a mi Señor, sin su ayuda nada de esto habría sido posible, la manera en cómo trabajó conmigo en todos estos años universitarios, él me ha sostenido, me ha dado libertad para poder avanzar, sin el mi desempeño como futuro profesional, no hubiera tenido rumbo, ni tampoco un norte, sin duda alguna, puedo decir que es mi amigo y que él siempre ha sido fiel, jamás me ha fallado.

A mis padres, quienes fueron mi apoyo, y parte de mi sustento para poder continuar estudiando, gracias a ellos y a su incansable ayuda, horas de trabajo, e incluso esfuerzo psicológico para poder alentarme, ahora mismo estoy dedicando mi artículo por el fruto de su esfuerzo y lo que sembraron en mí.

A mi amada esposa, quien le dedico también este artículo, quién fue mi soporte y mi gran confidente, fueron horas y veladas en donde estuve conmigo, solo tu me viste llorando y agarrándome de la mano de Dios, y hoy quiero expresarte mi agradecimiento, quiero honrarte porque fuiste sabia para guiarme y alentarme, en mis momentos más bajos me viste, aún con todo y mis errores me has empujado hacia la meta, gracias por tu confianza en mí, por esperarme, y por brindarme tu amistad te amo.

A mí hija Milenita, que aunque ahora no lo entiendas, un día sabrás que al que cree todo le es posible, te amo.

A Marcos, quien fue la cabeza en este artículo, gracias por hacerme parte de tu equipo, pienso que Dios te usó bien para incluirme, fueron horas y veladas en dónde hubo gran esfuerzo, y hoy considerandote mi amigo al haberme extendido tu mano te dedico este proyecto.

A mí Dr, gracias por la paciencia y por su inagotable ayuda, realmente no hubiese sido posible sin su ayuda terminar este proyecto, gracias por sus correcciones, por ser sabio para guiarnos y por alentarnos a terminar con excelencia, muchísimas gracias.

Quiero así mismo extender esta dedicatoria y expresar mi agradecimiento a todas aquellas personas quienes fueron parte de mi proceso y expresarles que también han sido valiosos, a mis hermanos, tíos, primos, abuelos y seres queridos, así como a mis Pastores que en sus oraciones Dios me seguía empujando y guiándome, su ferviente liderazgo que me han demostrado, cómo se debe ser un buen hijo de Dios, honesto y guiado por el precioso espíritu santo, a todos mil gracias.

MATEO NICOLÁS GÁLVEZ DELGADO

Agradecimiento

A Dios por darme la sabiduría, la fe y sobre todo por guiarme por el buen camino, un agradecimiento profundo a mis padres que para mí son los mejores educadores que tuve en mi vida, a mis abuelos a quienes respeto mucho por los valores que transmitieron a cada miembro de mi familia y hoy gracias a ellos somos profesionales.

A mis hermanos quienes siempre supieron estar ahí conmigo en las buenas y en las malas, Diego y Sebas mis hermanos mayores a quienes les considero también como un ejemplo por su profesionalismo y sobre todo por su ética, gracias hermanos por su amor y respeto que me dieron.

A mis tías Carla y Silvana por confiar en mí, sus virtudes, su cariño, su amor fueron parte para que yo haya podido culminar este proceso, me enseñaron que la familia es el reflejo del verdadero amor.

A mis amigos a quienes tengo un gran aprecio por la convivencia universitaria, vivimos años compartiendo buenos y malos momentos, pero siempre nos estuvimos apoyando como hermanos.

A mi tutor de tesis Dr, Bernardo Monsalve por ayudarnos y guiarnos en este artículo científico, quien con su paciencia siempre estuvo desde el inicio hasta el final con nosotros, confío en mi persona y la de Mateo Gálvez para poder llevar a cabo este artículo científico, gracias querido doctor por sus conocimientos brindados que nos servirán a futuro.

A mi compañero de fórmula Mateo Gálvez por formar parte de este proceso y meta de vida, por el compromiso y el empeño que tuvimos al decidir acabar

con nuestro gran proyecto universitario, gracias por el cariño y la amistad que se fue creando al ir realizado nuestro primer artículo científico.

Seguramente me quedaran más personas que agradecer, sin embargo, hago un agradecimiento en general por todas las personas que confiaron y me dieron su amistad, este artículo se les dedico a todos lo que me brindaron su apoyo incondicional para no rendirme dentro del proceso que hoy se ha convertido en resultado.

Resumen

Este artículo investiga el impacto de cuyas infracciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad en la descongestión significativa de los juzgados de tránsito de Cuenca. En este sentido, con base en el enfoque mixto, se llevó a cabo un análisis doctrinario sobre la norma y su aplicación, así como datos estadísticos proporcionados por el Consejo de la Judicatura, los cuales permitieron identificar el número de procesos de contravenciones que se conocieron en el periodo comprendido entre 2022 hasta el 31 de octubre de 2023, siendo esto, un total de 161.357 infracciones de tránsito. La importancia de la aplicación de los métodos de deductivo y el comparativo, radica en la identificación de contravenciones que no tienen pena privativa de libertad, o que tienen pena restrictiva de los derechos de propiedad, así como, conocer la regulación que diferentes países han desarrollado respecto a este tipo de contravenciones de Tránsito. Estos datos, sirvieron para comprender la falta de celeridad procesal por parte de los 10 jueces que integran las Unidades Judiciales de Tránsito en Cuenca-Azuay, debido al elevado número de procesos que tienen por resolver; así como, la importancia de reconocer el excesivo *ius puniendi* al penalizar las contravenciones que no poseen pena privativa de libertad, lo cual puede ser revertido, por procesos administrativos.

Palabras clave: Despenalización, contravención, tránsito, infracción, derecho penal.

Abstract

This article studies the impact of non-custodial traffic offenses on the meaningful reduction of traffic court congestion in Cuenca. In this sense, based on a mixed approach, a doctrinal analysis of the regulation and its application was conducted, as well as statistical data provided by the Judiciary Council, which made it possible to identify the number of proceedings for contraventions that were known from 2022 to 31 October 2023 (a total of 161,357 traffic offenses). The importance of applying both the deductive and comparative methods lies in identifying offences that are not subject to a custodial penalty or that have a penalty that restricts property rights, and knowing the regulations that different countries have developed regarding this type of traffic offenses. This data served to understand the lack of procedural celerity of the ten judges that make up the Traffic Judicial Units in Cuenca-Azuay due to the high number of cases they have to solve and the importance of recognizing the excessive *ius puniendi* when punishing offenses that do not carry a custodial sentence, which can be reversed by administrative processes.

Keywords: *Decriminalization, contravention, traffic, offense, criminal law.*

**LA DESPENALIZACIÓN DE LAS CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO QUE
NO TIENEN PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD**

THE DECRIMINALIZATION OF TRANSIT CONTRAVENTIONS WHICH DO
NOT HAVE A PENALTY OF PRIVACY OF LIBERTY

1. Introducción

Esta investigación tiene como finalidad identificar cómo la despenalización selectiva de contravenciones de tránsito, excluyendo las que son con pena privativa de libertad, puede contribuir a la descongestión de los Juzgados de Tránsito en Cuenca, Ecuador. La importancia de la despenalización de las contravenciones de tránsito surge de la necesidad de eliminar ciertas infracciones de tránsito leves que se encuentran reguladas a través del Código Orgánico Integral Penal, infracciones que no impliquen pena privativa de libertad.

Actualmente, estas contravenciones de tránsito se encuentran reguladas a través del procedimiento expedito y son resueltas por Jueces de tránsito. De esta manera, lo que busca este trabajo de investigación, es que ciertas contravenciones de tránsito, en lugar de ser consideradas como una sanción penal, serán consideradas como violaciones administrativas. Esto podría tener varios objetivos, como reducir la congestión en el sistema judicial penal, focalizando los recursos en delitos más graves, resolviendo las infracciones de una manera menos punitiva.

Así mismo desde una perspectiva teórica, se realiza un análisis sobre el impacto de la despenalización selectiva de contravenciones de tránsito, excluyendo aquellas que conllevan pena privativa de libertad, en la descongestión y eficiencia de los juzgados de tránsito en Cuenca, Ecuador. También se examina la carga actual de casos en los juzgados de tránsito de Cuenca relacionados con contravenciones sin pena privativa de libertad, y estimar cómo su despenalización puede influir en el volumen y eficiencia de resolución de casos.

Según los datos proporcionados por el consejo de la Judicatura cada juez conoce más de cinco mil procesos de tránsito por año, de los cuales, los casos a mas resolver son de segunda a séptima clase, en su mayor caso impugnaciones, provocando menor

celeridad procesal a los juzgados de tránsito de Cuenca, con un retraso en cada proceso que se llega a conocer. Con la despenalización de estas contravenciones de tránsito se puede dar una posible solución a la descongestión de los juzgados de tránsito de Cuenca.

Este proceso de despenalización implica reconsiderar la forma en que se tratan las infracciones menores en las carreteras y calles, buscando alternativas a las sanciones penales tradicionales, las cuales son objeto de análisis para la posible despenalización sobre contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, o que tengan pena privativa de libertad con restricción de los derechos de propiedad, para ello es importante saber cómo las infracciones de tránsito están clasificadas, o reguladas al procedimiento expedito de acuerdo al tipo de infracción.

De esta manera se logra desarrollar cada punto importante en la presente investigación, los cuales se llevan a cabo primero: conociendo las contravenciones de tránsito en Ecuador, así como los delitos y las contravenciones de tránsito, después procedemos a identificar los tipos de sanciones penales que existen, así como la teoría que se utiliza para la despenalización.

Así mismo, conoceremos el principio de mínima intervención penal y su diferencia con la despenalización; antes de culminar el desarrollo, tendremos un conocimiento preciso sobre el procedimiento expedito y, utilizaremos la legislación comparada para obtener un panorama sobre como se sancionan las contravenciones de tránsito en otros países.

2. Metodología

La investigación se llevó a cabo mediante un enfoque teórico que involucró el análisis de la legislación pertinente y el estudio de casos concretos. Esta investigación teórica fue de naturaleza cualitativa, ya que se centró en la exploración de conceptos

abstractos y no tangibles, como la legislación y documentos pertinentes, cuyo objetivo fue alcanzar los objetivos específicos establecidos. El estudio de casos se utilizó para obtener una comprensión más profunda de la congestión de los juzgados penales de tránsito en el cantón Cuenca. Cada uno de los objetivos planteados se abordó mediante los métodos mencionados.

3. Desarrollo

3.1 Las Contravenciones de Tránsito en Ecuador.

En Ecuador, las contravenciones de tránsito son infracciones que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal. Las contravenciones pueden agravarse de acuerdo al nivel de riesgo que representa la falta cometida de las cuales se derivan en diferentes categorías.

Estas contravenciones dentro de la materia de tránsito surgen en diversas circunstancias, tales como: imprudencia, inobservancia de la ley, impericia y negligencia, así como en su reglamento, si bien es cierto la falta de obediencia a las señaléticas provocan los siniestros de tránsito, la falta de respeto a la autoridad competente. Asimismo, del análisis se desprende que no solo los conductores son los imprudentes, sino también los peatones.

Para el tratadista Guillermo Cabanellas nos ilustra que una contravención viene hacer la falta que se comete al incumplimiento de lo ordenado, esto en cuanto a la trasgresión de la ley, es decir cuando se obra en contra de la misma o se actúa con fraude. En el ámbito de lo penal, dentro de estos preceptos, como es el francés, produce una división tripartita de las infracciones penales, así como lo son:

Crímenes, delitos y contravenciones, puede ser la más leve, así como el simple quebrantamiento de ordenanzas municipales o reglamentos policiales, que se encuentran

reprimidos con penas que gozan de un carácter administrativo, las cuales vienen a provocar las faltas de la legislación penal hispanoamericana. (Duque Soria, 2016)

Por otro lado, las infracciones del sistema penal ecuatoriano son actos que hacen alusión tanto a acciones como omisiones que constituyen violaciones a la ley penal del ordenamiento jurídico ecuatoriano, esto con el fin de tener orden y seguridad en la sociedad. Estas infracciones son categorizadas en delitos o contravenciones, dependiendo del grado de la infracción, así como las sanciones establecidas por la ley.

El Código Orgánico Integral Penal ecuatoriano regula todas las infracciones penales que están establecidas como normativas y sanciones para diferentes tipos de conductas delictivas. Para Cabanellas las infracciones son “transgresiones, quebrantamiento o violación, de una ley, pacto o contrato” (Duque Soria, 2016, pág. 30).

En Ecuador las contravenciones de tránsito pueden ser sancionadas con multas económicas, suspensión de la licencia de conducir, trabajos comunitarios, e incluso sanciones más graves, como sería la privación de la libertad de las personas, esto es en proporción del daño ocasionado en cuanto a la infracción cometida bajo reglamento.

3.2 Los delitos y las contravenciones de tránsito

En el ordenamiento jurídico ecuatoriano, el Código Orgánico Integral Penal en su art. 19 permite la clasificación de infracciones clasificadas en delitos y contravenciones (Asamblea Nacional , 2014). En este orden de ideas, a continuación, se realiza la diferenciación desde la doctrina.

3.2.1 Delitos

El delito se constituye como una acción u omisión que viene a ser prohibida por la ley y sancionada penalmente. Esto implica que ningún comportamiento infrinja las

normas establecidas por la sociedad y que consecuentemente cause daño, tanto a personas como a propiedades o al orden social.

Todos los delitos son sancionados con una pena, ya que la pena busca la prevención del delito. Para Gunter Jakobs la pena “es una reacción frente a la infracción cometida, establecida en una norma” (Torres Rico, 2008, pág. 88) . Una conducta negativa que vaya en contra de la norma penal, traerá a lugar al responsable por haber infringido la norma.

La concepción que se tiene por delito fue desarrollada por Karl Binding, Ernst von Beling, Max Ernest Mayer, Edmundo Mezger, los cuales manifiestan que el delito es la conducta típica, antijurídica y culpable que son los tres elementos que nos conducen hacia la definición del delito (Machicado , 2010).

Esta mantiene una relación con la legislación ecuatoriana manifestada en el art. 18 del COIP, ahora bien, si el delito es un comportamiento típico, este viene hacer la descripción de la conducta para hacer vinculada al tipo penal, es antijurídico porque va en contra de la norma y culpable cuando no hay intención de causar daño y el acto se produce con negligencia e impericia.

Del mismo modo, para Cabello, el delito no se ejecuta por el cometimiento de una conducta típica y antijurídica, sino también es necesario la culpabilidad para que el sujeto sea declarado como responsable, es decir, que exista una correspondencia subjetiva entre el acto y el autor (Granda Torres & Herrera Abrahan, 2019).

Entonces para que exista culpabilidad en cuanto al acto cometido, esta conducta prohibida, no pudo ser ejecutada sin el conocimiento y la voluntad del actor del delito.

3.3 Infracciones de Tránsito

El código Orgánico integral penal nos deriva hacia la conceptualización de las infracciones de tránsito, las cuales son consideradas como acciones, y omisiones culposas

producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial tipificado en el art. 371 (Asamblea Nacional , 2014).

Las contravenciones de tránsito que se encuentran escritas en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) tienen su clasificación de primera a séptima clase. Dentro de las contravenciones de tránsito de primera clase que se encuentran estipuladas en el art. 386 del COIP, establece que los tres primeros numerales tienen pena privativa de libertad de hasta tres días, como por ejemplo la persona que conduzca sin haber obtenido licencia de conducir. (Asamblea Nacional , 2014)

Sin embargo, dentro de este mismo artículo existen contravenciones de tránsito que solo serán castigadas con reducción de puntos y multa, mas no con pena privativa de libertad, como por ejemplo, la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente para un automotor específico.

Ahora bien, haciendo un análisis a la clasificación de estas contravenciones de tránsito hemos observado que, de acuerdo a los artículos, desde el 387 que son las de segunda clase, en adelante hasta las contravenciones de séptima clase, son aquellas contravenciones que no tienen pena privativa de libertad, y únicamente son sancionadas con multas económicas, equivalentes a salarios básicos o a porcentajes del mismo, y así también reducción de puntos.

Art. 383.- Conducción de vehículo con llantas en mal estado: La persona que conduzca un vehículo con llantas en mal estado, tendrá una pena privativa de libertad de cinco a quince días con la disminución de 5 puntos en la licencia de conducir. (Asamblea Nacional , 2014)

Según el dictamen de la Corte Constitucional sentencia N° 61-18-In/23, declaró como inconstitucional sancionar con pena privativa de libertad, a las personas que conduzcan su vehículo con llantas lizas o mal estado, por lo tanto, los conductores ya no

recibirán una sanción tan grave, sino únicamente se sancionará con la reducción de 5 puntos a la licencia, y la retención del vehículo hasta que se sustituya las llantas en mal estado.

El Código Orgánico Integral Penal, está regulando no solo la clasificación de las contravenciones de tránsito, si no también cuyas infracciones de tránsito, que son categorizadas como más graves, por lo que consecuentemente acarrear una pena privativa de libertad, estas mismas se encuentran en los art. 384 y 385 del COIP los cuales disponen.

Art. 384 Conducción de vehículo bajo efecto de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan: La persona que se encuentre bajo los efectos de estas sustancias, será sometido a una pena privativa de libertad de 30 días, así como la reducción de 15 puntos en su licencia, y se retendrá el vehículo como una medida preventiva. (Asamblea Nacional , 2014)

Art. 385 Conducción de vehículo en estado de embriaguez: Este tipo de infracción de tránsito radica en medida que se aplica el estado etílico del conductor (infractor), la cual se mide por el nivel alcohol por litro de sangre, de acuerdo a ello se le aplicara la pena privativa de libertad y la sanción correspondida. (Asamblea Nacional , 2014)

3.4 Clasificación de las sanciones penales según la legislación ecuatoriana.

3.4.1 Pena privativa de libertad

La pena privativa de libertad es una sanción que proviene de un ordenamiento jurídico penal para sancionar a una persona que ha sido culpable de cometer un delito. El tiempo de la pena privativa de libertad no puede sobrepasar más de 40 años de cárcel, según lo manifiesta el art. 59 del COIP, puesto que cada pena privativa de libertad será

sancionada de acuerdo al tipo penal, tomando en cuenta que cada sanción es diferente y esto varía según la gravedad del delito.

En el trabajo del Doctor Alonzo podemos ver lo que habla Zaffaroni et al. (1998), cuyo objetivo principal es la prevención del delito en la sociedad, que surge a través del poder punitivo del estado, quien ha tomado fuerza y ha ido evolucionando en base a la demanda de la sociedad, proporcionando castigos a la violación de estos valores considerados como derechos, a lo que finalmente ha ido construyendo bases sólidas a la conciencia jurídica de la sociedad. (Pinargoty Alonzo, 2022)

Entonces, la finalidad de esta pena es sancionar al infractor por aquella conducta negativa que se refleja en delito, y uno de sus objetivos primordiales es la rehabilitación y la prevención del acto ilícito que es sancionado penalmente, resolviendo de esta manera las acciones repetitivas que consecuentemente se convierten en delitos.

3.4.2 Penas no privativas de libertad

Este tipo de penas carecen de tener una privación hacia la libertad de la persona, puesto que se utiliza como una alternativa a la encarcelación del sujeto. Su finalidad, es la rehabilitación y el castigo sin ser privados de su libertad física, por ejemplo: “la obligación de prestar un servicio comunitario art. 60 del COIP” (Asamblea Nacional , 2014, pág. 29).

3.4.3 Penas restrictivas de los derechos de propiedad.

De acuerdo a estas penas restrictivas de derecho de propiedad, la autoridad puede llegar a limitar el derecho de uso, así como la ocupación de ciertos bienes, imponiendo restricciones, de la manera en que estos puedan ser de utilidad. Estas penas se encuentran destinadas a precautelar la conveniencia que tienen las partes dentro de un proceso.

De esta manera genera un tipo de garantía, que consecuentemente asegura que se cumpla una obligación legal o penal, finalmente va a garantizar las decisiones de los jueces, y así también los acuerdos entre las partes, por ejemplo: el pago a plazos o por cuotas por lo que dure el litigio art. 69 numeral 1, literal a) del COIP. (Asamblea Nacional , 2014)

Toda pena, surge a raíz de un presunto infractor, es decir, las penas, tendrán su cumplimiento una vez que exista una resolución en firme o sentencia ejecutoriada, caso contrario la persona gozará de la presunción de inocencia tal como lo manifiesta la (Constitución de la República del Ecuador, 2008) en su art. 76 numeral 2.

3.5 La Despenalización

La despenalización viene hacer un concepto legal, el cual implica que la eliminación o reducción de ciertas sanciones penales asociadas con ciertos actos o conductas reflejen que en su pasado eran consideradas como delitos. Ahora bien, según Zaffaroni el proceso de despenalización, “radica sobre una realidad que busca reducir en la mayor medida de lo posible, que se vuelva a reincidir sobre una misma infracción, en este caso sobre una infracción de tránsito” (Doce & Patricio , 2019, pág. 11).

Es importante entender que la mínima intervención penal participa en el proceso de despenalización, de esta manera produce que un derecho penal fragmentario y subsidiario, exclusivamente recurra como de última ratio, cuando otros mecanismos que son extrapenales como el extrajudicial, civil, arbitraje, mediación y finalmente administrativo, no han logrado resolver el problema. (Montoya Carrion, 2019).

A lo que las teorías de la despenalización apuntan a este principio fundamental, el cual desarraiga a las contravenciones que no tienen pena privativa de libertad dentro del

COIP, que serían más de índole administrativo, por tener penas que no privatizan a la persona, sino que genera una pena con restricción del derecho de propiedad.

3.6 La mínima intervención penal y despenalización.

La mínima intervención penal se constituye de último recurso, de acuerdo con el art. 3 del COIP, esto es cuando los mecanismos extrapenales carecen de suficiencia. De acuerdo a este artículo, lo que busca este principio es reducir la intervención de la justicia penal, haciéndose de herramientas de los mecanismos extrapenales con el fin de que la intervención penal sea de ultima ratio, sabemos que al mencionar esta palabra “ultima ratio”.

Entendemos que de último recurso se intervendría con los mecanismos penales, y en esta investigación en particular, derivando las contravenciones que no tienen pena privativa de libertad hacia ciertos mecanismos alternativos que buscarán mayor celeridad procesal para los juzgados de justicia de tránsito.

Ahora bien, la despenalización tiene el objetivo de eliminar las sanciones penales que son consideradas como delitos, pero lo que se busca despenalizar, son las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, es decir, que ciertas infracciones de tránsito ya no se castigarían mediante sanciones que se encuentren en el COIP, sino que nos derivaría a una sanción no penal.

Ambos conceptos buscan en cierta medida reducir la carga que el sistema penal puede tener sobre los individuos y explorar alternativas más efectivas para abordar ciertos problemas sociales. Sin embargo, mientras que la minimización de la intervención penal se enfoca en reducir la participación general del sistema penal en la vida de las personas, la despenalización específicamente se centra en eliminar conductas que hayan estado en

sus ordenamientos jurídicos penales, para ciertos comportamientos considerados delictivos.

Existe un sistema que manifiesta el autor Galarza manifestado por (Cesare Beccaria, 1764) en una de sus obras este se encuentra constituido por una serie de garantías que radican en una limitante intervención punitiva del Estado, lo que en aquel tiempo produjo un impacto dentro de una sociedad que solicitaba que la limitación del poder del soberano sea a través de la libertad y la igualdad del ciudadano, produciendo así la primera inclusión de mecanismos extrapenales dando vida al principio de mínima intervención penal. (Galarza Ulloa, 2016)

3.7 Las contravenciones de Tránsito en el procedimiento expedito

El procedimiento expedito tiene como finalidad resolver delitos y contravenciones en materia de tránsito, se caracterizan por llevar a cabo los procesos en una sola audiencia, de manera ágil y con mayor celeridad. De esta manera podemos definir al procedimiento expedito como uno de los procedimientos especiales, y su objetivo es la celeridad procesal, simplificando los procedimientos ordinarios.

Para el Dr. Christian Barroso, manifiesta que este “tipo de procedimiento tiende a llevarse de manera rápida y eficaz, ya que se muestra como un procedimiento de mayor celeridad penal” (Rodríguez Barroso, 2016, pág. 10). Para llevar a cabo las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, estas tienen que ser impugnadas dentro del plazo establecido por la ley, que es de tres días.

Una vez impugnado se resolverá a través de este procedimiento en los juzgados de tránsito del territorio donde se haya cometido la infracción, cabe recalcar que dentro de la legislación ecuatoriana este tipo de procedimiento lo encontramos en el art. 641 del COIP. (Asamblea Nacional , 2014)

3.8 Legislación Comparada

En la mayoría de países las contravenciones de tránsito de menor gravedad son conocidas por entes administrativos, y no por jueces penales, es decir que dentro de estos países se cumple el principio de mínima intervención penal, ya que las contravenciones de mayor gravedad son resueltas por jueces penales.

En España las infracciones de tránsito son conocidas por entes Administrativos, las cuales son denominadas de “tráfico y seguridad vial”, estas se encuentran reguladas en la ley 39/2015 por el procedimiento administrativo común, este código regula contravenciones de tránsito leves, las cuales no representan un grado de peligrosidad para la sociedad, de esta manera se resuelve o se extingue la infracción de tránsito mediante resolución administrativa. (Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, 2015)

En el País de Argentina, los delitos de tránsito son conocidos por los jueces en materia de lo penal, mientras que las contravenciones de tránsito son conocidas por competencia administrativa, que se derivan hacia jueces de lo no penal, es decir, que el ente encargado de regular las normas de tránsito, es la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del tribunal de faltas que cada Municipio posee, de acuerdo a su provincia. (Corte Nacional de Justicia, 2021)

A contrario de estos dos países, en el país ecuatoriano las contravenciones de tránsito se resuelven a través del ordenamiento jurídico penal, es decir, que tanto como contravenciones y delitos de tránsito serán resueltos a través de los juzgados penales de tránsito.

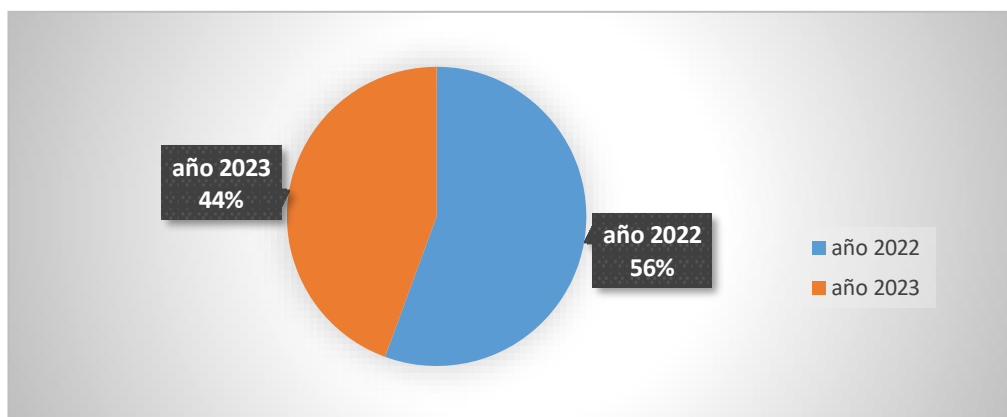
4. Resultados

4.1 Cuadros estadísticos de las Contravenciones de tránsito del año 2022-2023

Los datos obtenidos fueron proporcionados por la Unidad Judicial de Tránsito de Cuenca:

Figura 1

Contravenciones de Tránsito de Primera Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.



Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

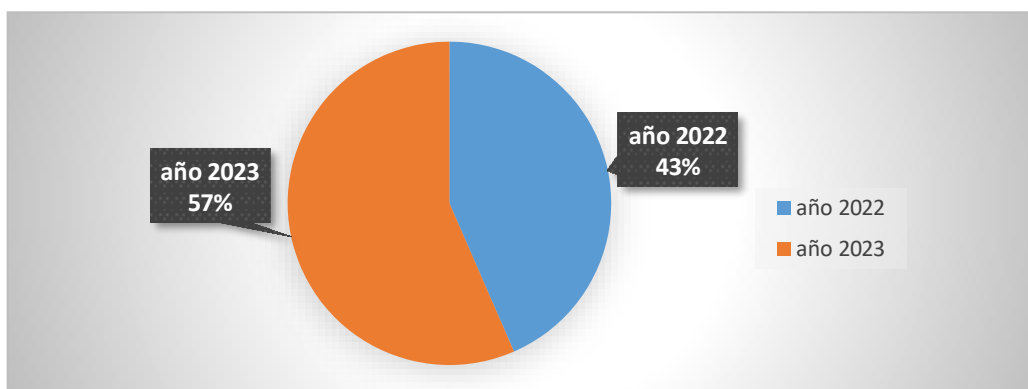
Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de primera clase fueron ingresadas con una cantidad de 1.554 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 1.241 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 2.795 casos.

Estas contravenciones de tránsito tienen pena privativa de libertad de acuerdo a los numerales 1, 2, y 3 del art. 386 del COIP, por otro lado, se encuentran dentro de este

mismo artículo las que no tienen pena privativa de libertad, derivándose en los tres últimos numerales.

Figura 2

Contravenciones de Segunda Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

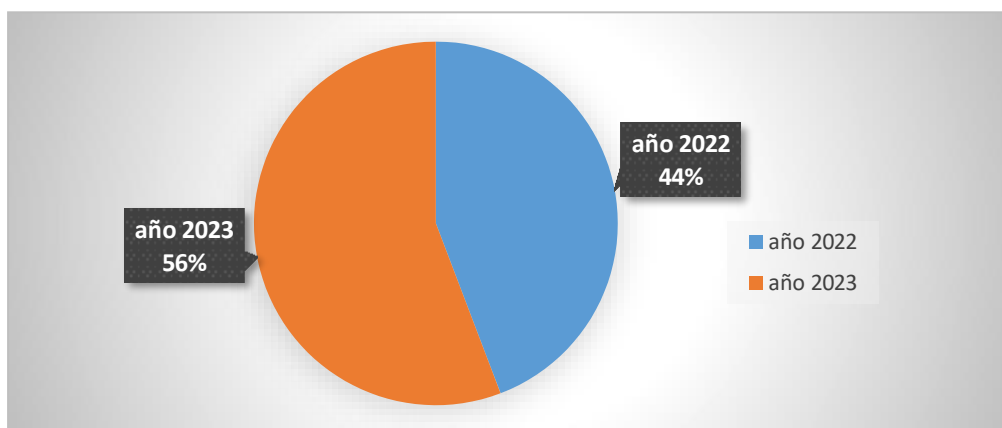


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de segunda clase fueron ingresadas con una cantidad de 446 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 580 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 1026 casos.

Figura 3

Contravenciones de Tercera Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

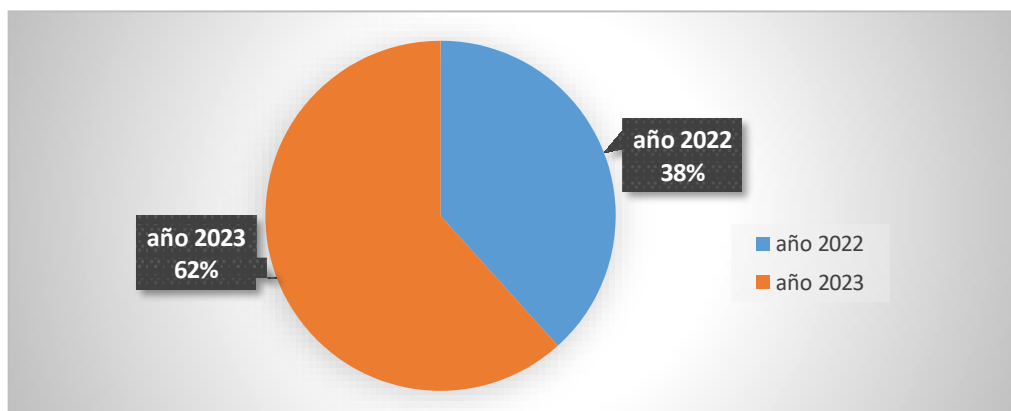


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de tercera clase fueron ingresadas con una cantidad de 145 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 183 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 328 casos.

Figura 4

Contravenciones de Tránsito de Cuarta Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

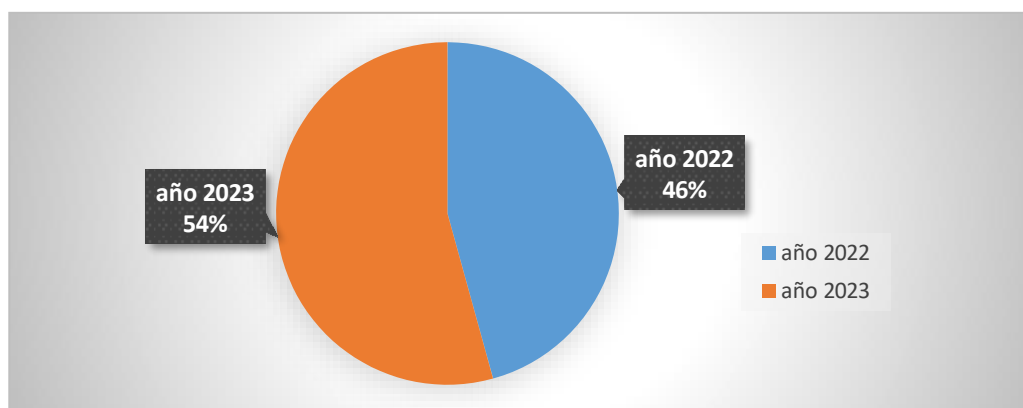


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de cuarta clase fueron ingresadas con una cantidad de 58.379 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 93.975 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 152.354 casos.

Figura 5

Contravenciones de Tránsito de Quinta Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

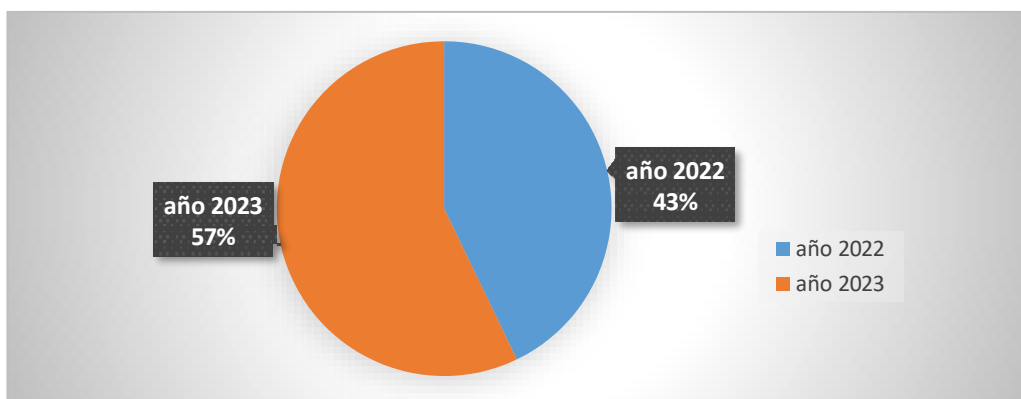


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de quinta clase fueron ingresadas con una cantidad de 277 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 329 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 606 casos.

Figura 6

Contravenciones de Tránsito de Sexta Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

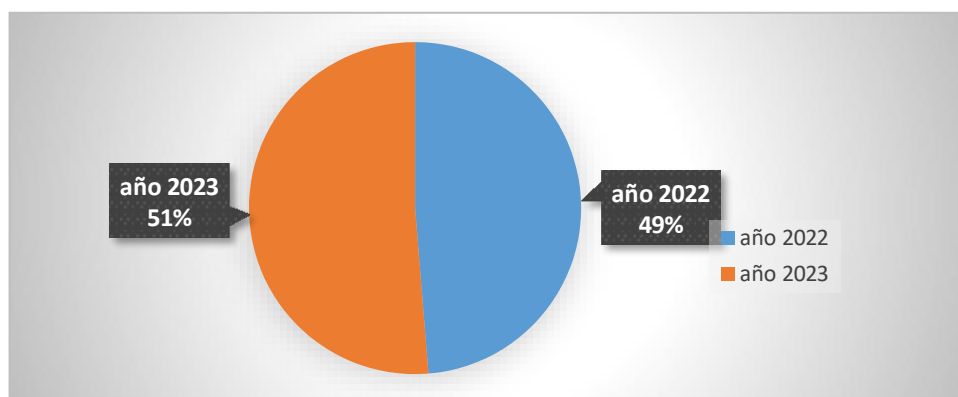


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de sexta clase fueron ingresadas con una cantidad de 515 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 687 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 1202 casos.

Figura 7

Contravenciones de Tránsito de Sexta Clase del año 2022 hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

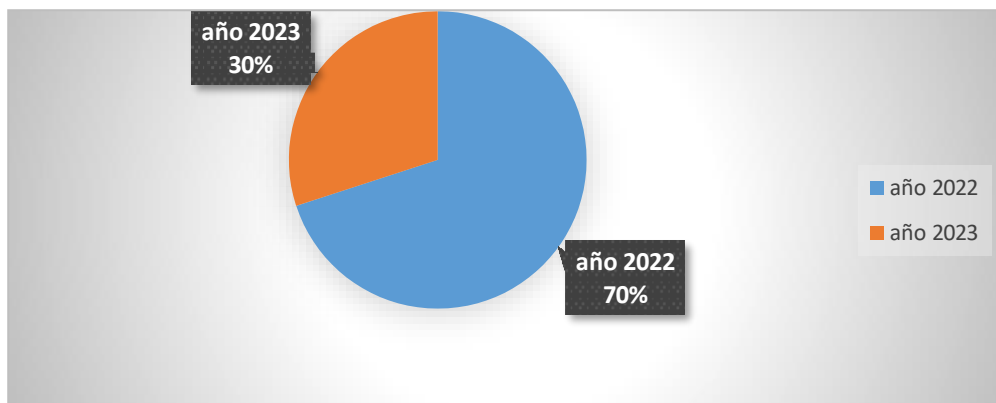


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

Dentro del año 2022 las contravenciones de tránsito de séptima clase fueron ingresadas con una cantidad de 265 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 279 casos, teniendo así un mayor porcentaje, dándonos un resultado entre los dos años de 544 casos.

Figura 8

Conducción de vehículo con llantas en mal estado.

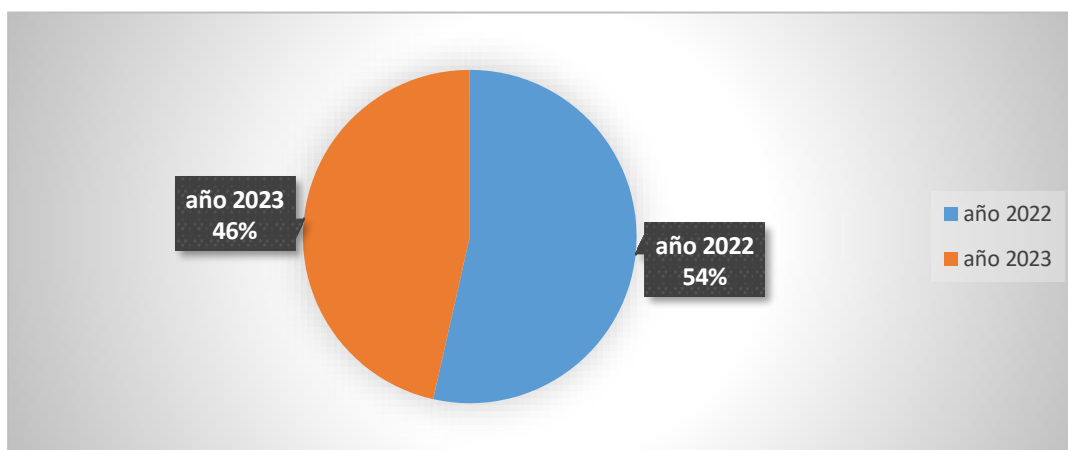


Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

En el año 2022 se ingresaron casos por conducción de vehículo con llantas en mal estado con una cantidad de 7 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 3 casos, teniendo así un mayor porcentaje en el año 2022, con un total de 10 casos.

Figura 9

Conducción de Vehículo en Estado de Embriaguez.



Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

En el año 2022 se ingresaron casos por conducción de vehículo en estado de embriaguez con una cantidad de 1.004 casos, mientras que en el año 2023 hasta la fecha del 31 de octubre fueron ingresados 872 casos, teniendo así un mayor porcentaje en el año 2022, con un total de 1.876 casos.

4.2 Detalle de Carga Procesal de Delitos y Contravenciones Unidad Judicial de Tránsito de Cuenca

Tabla 1

<i>Detalle Carga Procesal – Unidad Judicial De Tránsito De Cuenca</i>			
Tipo de Infracción	Ingresadas		Total
	Año 2022	Año 2023	
Contravenciones de tránsito	62.592	98.149	160.741
Delitos de tránsito	358	258	616
TOTAL	62.950	98.407	161.357

Nota: Fuente de información: SATJE. (evolutivo octubre 2023) Periodo de información: 1 de enero de 2022 a 31 de octubre de 2023. Información proporcionada por el Consejo de la Judicatura. (Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial, 2023)

La carga procesal de contravenciones de tránsito del año 2022 y 2023 dieron un total de 160.741 casos, mientras que en delitos de tránsito del año 2022 y 2023 dieron un total de 616 delitos, por lo tanto, en esos dos años los juzgados de tránsito resolvieron 161.357 casos de infracciones de tránsito.

6. Discusión

De acuerdo a los datos del primer cuadro de las contravenciones de tránsito de primera clase, no se puede tener datos exactos de cuáles son las contravenciones de tránsito que tienen pena privativa de libertad, y las que no tienen pena privativa de libertad, por lo tanto, los datos proporcionados seguirán siendo 2.795 entre los años 2022, hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

Los datos del segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo cuadro, referido a las contravenciones de tránsito de segunda a séptima clase, se puede determinar que las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, han sido ingresadas al sistema judicial de tránsito existiendo un total de 60.027 contravenciones del año 2022. Del año 2023 se produjo un incremento notable con un total de 96.033 contravenciones, teniendo un resultado de 156.060 contravenciones de tránsito entre los años 2022, hasta la fecha de 31 de octubre de 2023.

Los datos del octavo y noveno cuadro, de las contravenciones de tránsito por la conducción de vehículo con llantas en mal estado y la conducción de vehículo en estado

de embriaguez, dieron como resultado un total de 1886 casos ingresados al sistema judicial de tránsito de Cuenca, entre los años 2022, hasta la fecha de 31 de octubre de 2023. Los datos en cuanto a delitos de tránsito, entre los años 2022 y hasta la fecha de 31 de octubre de 2023, dieron como resultado un total de 616 casos ingresados al sistema judicial de tránsito de Cuenca.

Ahora bien, en los juzgados de justicia de Colombia se ha logrado analizar las causas por las que existe aglomeración de procesos dentro de los tribunales de justicia, los cuales son varios, sin embargo, varios jueces han logrado manifestar que una de los problemas que han tenido por no responder a ciertos procesos o responder a la actividad judicial con ciertos errores, es porque no cuentan con suficientes jueces, o con suficientes recursos en cuanto a logística, así como con el personal suficiente, y de esta manera responder a cada demanda o impugnación. Dentro de este análisis realizado por la autora Laura Guevara, la misma ha mencionado que la congestión dentro de los juzgados de justicia se denomina cómo un “fenómeno descontrolado”. En este sentido, “las causas de la congestión judicial pueden ser muchas, así como las teorías de estas, algunas podrán ser identificadas como trascendentales para un avance descontrolado de dicho fenómeno” (Guevara Agudelo, 2017, pág. 22).

Según el estudio de la autora Laura Guevara, para el año de 1990 se había investigado el número de procesos promedio, que se ingresaban a cada juzgado de Colombia, con una cantidad de más de mil procesos, que sería el promedio mínimo que cada juez resolvió para ese año, tomando en cuenta que, en esos años, los jueces de los tribunales de justicia resolvían varios procesos, ya que estos tenían la jurisdicción para resolver casos penales en general, que en consecuencia terminaban en mora, generando una congestión y menor celeridad procesal.

Una de las soluciones sobre las cuales nos menciona la autora Laura Guevara, es el contar con un mayor número de profesionales judiciales expertos en la materia (jueces), de esta manera se reduce el mayor número de procesos que diariamente conoce cada juez. En Ecuador, en la ciudad de Cuenca actualmente cuenta con 10 jueces en materia de tránsito, los cuales son los encargados de conocer cada infracción en cuanto a su materia, de acuerdo a los datos proporcionados por el Consejo de la Judicatura, en el año de 2022 cada juez conoció alrededor de un promedio anual de 6295 procesos, mientras que en el año 2023 cada juez conoció un promedio anual de 9840 procesos a resolver. Del año 2022 al año 2023 hasta la fecha de octubre, hubo un incremento de 3545 casos de tránsito que cada juez ha tenido que conocer, de esta manera se cumple lo que manifiesta la autora Laura Guevara, con respecto al descontrolado fenómeno.

Por otra parte, el impacto que llegaría a generar la despenalización de las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad sería la descongestión de los juzgados de tránsito, generando celeridad en los casos que conllevan pena privativa de libertad, dando cumplimiento al principio de mínima intervención penal, ya que este último busca el uso indiscriminado del Derecho Penal, puesto que la finalidad del principio de intervención mínima, es que sea utilizado de última ratio, utilizando mecanismos extrapenales para la resolución de infracciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad.

Para el proceso de despenalización de estas contravenciones de tránsito, de segunda a séptima clase, que son las contravenciones que no tienen pena privativa de libertad, es necesario recurrir al principio de mínima intervención penal, si bien es cierto, actualmente, el COIP es el encargado de regular todas estas contravenciones de tránsito, por otro lado, en diferentes países como Argentina y España, los resuelven de manera

administrativa; cabe recalcar, que las contravenciones que se resuelven administrativamente en estos países, no representan un riesgo hacia la sociedad.

Estos países han cumplido con el principio de intervención mínima, dándoles autoridad a los municipios de aquellos países para poder sancionar cada infracción de tránsito, que como habíamos manifestado anteriormente no generan un riesgo para la vida humana. Al igual que en muchos países estos delitos y contravenciones por su grado de peligrosidad no se pueden resolver administrativamente, tales son los casos, como conducir bajo efectos de sustancias estupefacientes o en estado de embriaguez, es por ello que deben estar sancionadas penalmente, ya que representan un riesgo o peligro al bien jurídico protegido.

No obstante, existen otras contravenciones de tránsito las cuales no producen un resultado que provoquen riesgo al bien jurídico protegido, sin embargo, se caracterizan por su negligencia o falta al deber del debido cuidado, que son desatenciones menores provocadas por los conductores vehiculares, tales como, conducir sin el cinturón de seguridad, que a diferencia de un conductor que maneja en un estado de embriaguez, es menor el grado de peligrosidad que representa para el bien jurídico protegido, y son contravenciones de tránsito que no deben sancionarse mediante un procedimiento penal.

Procedimiento penal que no es el adecuado para sancionar una contravención que por su grado de peligrosidad no representa un riesgo al bien jurídico protegido, estas contravenciones de tránsito de 2 a 7ma clase, se caracterizan por tener menor peligrosidad, que los delitos y contravenciones de tránsito que tienen pena privativa de libertad, es decir, que el trámite de juzgamiento para estas contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, llega hacer casi administrativo, considerando que se aplicaría el principio de mínima intervención penal, eficacia procesal, economía,

etc. Tratado por otras ramas del derecho, derivado al ámbito administrativo, con ayuda de los GAD, así como se hace en países como España y Argentina.

Una contravención de menor peligrosidad es aquella que no pone en riesgo el bien jurídico protegido como, por ejemplo, manejar sin cinturón de seguridad, o estacionarse en lugares prohibidos que no representan un riesgo, a diferencia de aquellas que provocan lesiones o daños materiales y que por su gravedad deben ser resueltas penalmente.

En la ciudad de Cuenca existen diez jueces de la unidad judicial de tránsito, y de acuerdo al dato proporcionado por el consejo de la judicatura de la ciudad de Cuenca, cada juez resuelve más de cinco mil procesos por año, sin embargo, los casos a más resolver son las contravenciones de segunda a séptima clase, que no tienen pena privativa de libertad, que provocan una estimada saturación dentro de los juzgados de tránsito, dejando de lado, contravenciones que tienen pena privativa de libertad.

Al encontrarse congestionado el sistema judicial de tránsito de Cuenca, no se logra aprovechar el principio de mínima intervención penal, siendo las contravenciones de segunda a séptima clase aquellas que con más frecuencia se producen, perjudicando a las impugnaciones que con normalidad cada persona espera su pronta resolución.

Con la despenalización de las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, los jueces podrán resolver contravenciones y delitos más graves, generando una mayor eficacia en la administración de justicia, en este caso en los juzgados de tránsito de Cuenca, Ecuador.

7. Conclusiones

La despenalización de las contravenciones de tránsito que no tienen pena privativa de libertad, resultaría de gran impacto para la descongestión de los juzgados de tránsito en la ciudad de Cuenca, puesto que provocaría una exhaustiva celeridad en cuanto a la resolución de los procesos, así como en una administración de justicia más eficiente, tomando en cuenta que en el procedimiento expedito quedarían las contravenciones que pueden generar riesgos hacia la vida de la persona, que por lo general tienen pena privativa de libertad, simplificando de este mismo procedimiento las contravenciones de segunda a séptima clase, que por lo general son los casos a más resolver.

La intervención del Derecho Penal es solo para casos estrictamente necesarios, y de acuerdo a esta investigación no se está cumpliendo con el principio de mínima intervención penal, es por ello importante la despenalización de conductas que se encuentran establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, pero que, sin embargo, por su gravedad no deberían estar tipificadas en el mismo. Sin embargo, este proceso será resuelto de manera administrativa, por lo tanto, cualquier impugnación a dicha sanción, ya no será penal, sino administrativa.

Las contravenciones de tránsito en este último año han tenido un incremento en cuanto al número de procesos, de los cuales están identificados por contravenciones de tránsito más repetidas, como las de cuarta clase, que son contravenciones que no tienen pena privativa de libertad, pero que conllevan penas, es decir, sanciones con multas económicas, que podrían ser de carácter administrativo, que penal.

La propuesta de esta reforma legal para la despenalización de ciertas contravenciones de tránsito, surge con la finalidad de dar solución a problemas principales cómo la mínima intervención penal, ya que desde un ámbito social no siempre es

necesario recurrir al derecho penal, y a las impugnaciones de tránsito que son resueltas por juzgados penales.

8. Recomendaciones

El análisis realizado en este artículo científico, nos ha llevado a que una de las posibles soluciones es darles mayor autonomía a los gobiernos autónomos descentralizados, tomando en cuenta, que, en los países de Argentina y España, las infracciones de tránsito se manejan por ordenamientos jurídicos administrativos, es por ello la importancia de esta investigación, ya que, al despenalizarlas del Código Orgánico Integral Penal, estas tendrían la solución en un órgano administrativo, de esta manera, muchas de las multas que se imponen por infracciones de tránsito van para la potestad administrativa. Al dar paso, a esta función existirá menos congestión en los juzgados penales de tránsito.

Al darles mayor autonomía a los gobiernos descentralizados, estos podrán resolver a través del procedimiento sancionador, por faltas de tránsito, dándoles la potestad administradora, de custodia y para recaudar los cobros por multas de tránsito, generando una solución a la alta carga que existe en los juzgados penales, fortaleciendo la autonomía administrativa de la que gozan los GAD municipales, de esta manera habrá mayor celeridad procesal y eficiencia en contravenciones con penas privativas de libertad, y delitos de tránsito, por lo tanto producirá mayor eficacia en los juzgados penales de tránsito.

9. Bibliografía

- Asamblea Nacional . (10 de febrero de 2014). *Código Orgánico Integral Penal, Registro Oficial 180, Suplemento de 10 de febrero del 2014*. Obtenido de defensa.gob.ec:
https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de Octubre de 2008). *Defensa*. Obtenido de Constitución de la República del Ecuador: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Corte Nacional de Justicia. (2021). *Descriminalización de Ciertas Infracciones de Tránsito*. Obtenido de Proyecto de Ley: https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/proyecto_ley/Descriminalizacion-de-infracciones-de-transito.pdf
- Dirección Nacional de Estudios Jurimétricos y Estadística Judicial. (2023). *Detalle de Carga Procesal - Unidad Judicial de Tránsito Cuenca*. Cuenca: Consejo de La Judicatura.
- Doce, M., & Patricio , G. (Mayo de 2019). *Teorías de la Pena y Restauración de las Prácticas Restaurativas*. Obtenido de pensamientopenal: <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2019/05/doctrina47626>
- Duque Soria, A. S. (Junio de 2016). *El Principio de Proporcionalidad en la Sanción de la Contravención de Tránsito de Primera Clase*. Obtenido de Pucesa: <https://ermoquisbert.tripod.com/pdfs/concepto-delito.pdf>
- Galarza Ulloa, J. J. (2016). *El principio de mínima intervención en el derecho penal moderno con la vigencia del código orgánico integral penal en el Ecuador*. Obtenido de uti: <https://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/246>

Granda Torres, G. A., & Herrera Abrahan, C. (25 de Mayo de 2019). *Análisis de los tipos penales y su importancia para determinar responsabilidad penal*. Obtenido de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7110480.pdf>

Guevara Agudelo, L. K. (2017). *La Congestion Judicial como una de las principales causas para que los ciudadanos decidan tomar la justicia por la mano propia*.

Obtenido de unilibre:

[https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15966/MONOGRAFÍA](https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15966/MONOGRAFÍA%20FINAL%20-%20ENTREGA%20CENTRO%20DE%20INVESTIGACIÓN-.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

[A%20FINAL%20-](https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15966/MONOGRAFÍA%20FINAL%20-%20ENTREGA%20CENTRO%20DE%20INVESTIGACIÓN-.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

[%20ENTREGA%20CENTRO%20DE%20INVESTIGACIÓN-](https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15966/MONOGRAFÍA%20FINAL%20-%20ENTREGA%20CENTRO%20DE%20INVESTIGACIÓN-.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

[.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/15966/MONOGRAFÍA%20FINAL%20-%20ENTREGA%20CENTRO%20DE%20INVESTIGACIÓN-.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Machicado , J. (2010). *Concepto de Delito*. Obtenido de ermoquisbert: <https://ermoquisbert.tripod.com/pdfs/concepto-delito.pdf>

Montoya Carrion, L. R. (2019). *La mínima intervencion penal en el COIP en la imposicion de la pena en delitos de narcotráfico*. Obtenido de uasb:

[https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6627/1/T2852-MDPE-Montoya-](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6627/1/T2852-MDPE-Montoya-La%20minima.pdf)

[La%20minima.pdf](https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6627/1/T2852-MDPE-Montoya-La%20minima.pdf).

Pinargoty Alonzo, M. A. (22 de Abril de 2022). *Clasificación de las sanciones penales en el ordenamiento ecuatoriano*. Obtenido de multiversojournal:

<https://doi.org/10.46502/issn.2792-3681/2022.3.6>

Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. (2015). *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las*

Administraciones Públicas. Obtenido de boe.es:

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-10565>

Rodríguez Barroso, C. I. (2016). *dspace*. Obtenido de Universidad Regional Autónoma de los Andes:

<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/5341/1/PIUAMCO026-2016.pdf>

Torres Rico, R. (26 de Abril de 2008). *Delitos y Contravenciones como factores de criminalidad y de perturbacion de la convivencia social*. Obtenido de Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5744748.pdf>