

Abandono procesal y suspensión condicional de la pena en contravenciones por embriaguez: análisis jurídico

Abandonment and Conditional Suspension of Sentence Were Not Declared in Intoxication Misdemeanors: A Legal Analysis

Abandono do processo e suspensão condicional da pena em contravenções por embriaguez: análise jurídica

Luis Fernando Orellana Tovar¹
Universidad Bolivariana del Ecuador
lforellanat@ube.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0003-7630-1715>



Holger Geovanny García Segarra²
Universidad Bolivariana del Ecuador
hggarcias@ube.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0009-2499-762X>



Luz Marina Castillo López³
Universidad Bolivariana del Ecuador
lmcastillo@ube.edu.ec
<https://orcid.org/0009-0008-0588-4251>



DOI / URL: <https://doi.org/10.55813/gaea/ccri/v6/nE2/1086>

Como citar:

Orellana, L, Garcia, H, Castillo, L. (2025). *Abandono procesal y suspensión condicional de la pena en contravenciones por embriaguez: análisis jurídico*. *Código Científico Revista de Investigación*, 6(E2), 1299-1325.

Recibido: 20/07/2025

Aceptado: 21/08/2025

Publicado: 30/09/2025

Resumen

El abandono del proceso y la suspensión condicional de la pena en las contravenciones de tránsito en estado de embriaguez son un problema jurídico-social en Ecuador, dada la alta tasa de siniestralidad y la necesidad de una pena penal efectiva. Este artículo se propuso establecer por qué no se declara el abandono del proceso y se concede la suspensión condicional de la pena en estos casos. Se siguió un método jurídico-documental analizando la norma nacional COIP, la jurisprudencia y la comparación con Argentina, España y los Estados Unidos. Se encontró que, si bien la ley las contiene, en la práctica se restringen por política criminal para evitar la impunidad y fortalecer la seguridad jurídica de la pena. La discusión plantea la duda de la excesiva rigidez en relación con principios constitucionales como la mínima intervención, el debido proceso y la reinserción, proponiendo reformas que permitan medidas alternativas condicionadas evitando la desprotección a la seguridad vial.

Palabras clave: Suspensión condicional de la pena; Abandono procesal; Contravenciones de tránsito; Estado de embriaguez; Derecho penal ecuatoriano.

Abstract

The abandonment of the process and the conditional suspension of the penalty in traffic contraventions in drunkenness are a legal-social problem in Ecuador, given the high accident rate and the need for effective criminal penalty. This article set out to establish why the abandonment of the process is not declared and the conditional suspension of the penalty is granted in these cases. A legal-documentary method was followed by analyzing the National COIP, jurisprudence and comparison with Argentina, Spain and the United States. It was found that, although the law contains them, in practice they are restricted by criminal policy to avoid impunity and strengthen the legal certainty of the penalty. The discussion raises the doubt of excessive rigidity in relation to constitutional principles such as the minimum intervention, due process and reintegration, proposing reforms that allow alternative measures conditioned by avoiding the lack of protection to road safety.

Keywords: Conditional suspension of sentence; Procedural abandonment; Traffic misdemeanors; Intoxication; Ecuadorian criminal law.

Resumo

O abandono do processo e a suspensão condicional da pena em infrações de trânsito por embriaguez constituem um problema jurídico-social no Equador, dada a alta sinistralidade e a necessidade de uma sanção penal efetiva. Este artigo se propôs a estabelecer por que o abandono do processo não é declarado e a suspensão condicional da pena é concedida nesses casos. Seguiu-se um método jurídico-documental, analisando o COIP nacional, a jurisprudência e comparando com Argentina, Espanha e Estados Unidos. Constatou-se que, embora a lei os

contenha, na prática são restringidos pela política penal para evitar a impunidade e fortalecer a segurança jurídica da pena. A discussão levanta a dúvida sobre a excessiva rigidez em relação a princípios constitucionais como a intervenção mínima, o devido processo legal e a reintegração, propondo reformas que permitam medidas alternativas condicionadas a evitar a falta de proteção à segurança viária.

Palavras-chave: Suspensão condicional da pena; Abandono processual; Infrações de trânsito; Intoxicação; Direito penal equatoriano.

Introducción

El manejo de vehículos en estado de embriaguez es una de las conductas más sancionadas en la legislación penal ecuatoriana, dada su afectación a la seguridad pública. El Código Orgánico Integral Penal (COIP) (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) tipifica la conducción de vehículo bajo efectos del alcohol como contravención penal, imponiendo penas que van de cinco hasta treinta días de privación de libertad para conductores particulares, e incluso hasta 90 días de cárcel si se trata de conductores de transporte público con alta graduación alcohólica. Estas sanciones relativamente breves, propias de las contravenciones, plantean interrogantes sobre la aplicabilidad de mecanismos alternativos al encarcelamiento efectivo, tales como la suspensión condicional de la pena. Asimismo, en el proceso contravencional podría caber la figura del abandono del proceso (archivo por inactividad procesal), usual en infracciones de menor entidad. Sin embargo, en la práctica judicial ecuatoriana no se aplican ni la declaratoria de abandono ni la suspensión condicional de la pena en los casos de contravenciones cometidas en estado étílico. Esto ha dado lugar a un debate jurídico sobre sus fundamentos y compatibilidad con los principios del derecho penal y procesal vigentes.

El contexto jurídico nacional revela medidas estrictas para evitar la impunidad en estos casos. Por un lado, las autoridades han advertido que muchos infractores aprovechan la apelación para eludir el cumplimiento de las penas cortas: tras interponer recurso, recuperaban

su libertad y luego no acataban la sanción cuando esta se confirmaba, generando impunidad. Para frenar esta situación, el pleno de la Corte Nacional de Justicia (CNJ) emitió en 2016 la Resolución 01-2016 (Corte Nacional de Justicia, 2016), estableciendo que el contraventor no recobra su libertad por el solo hecho de apelar, de modo que la pena de cárcel impuesta siga cumpliéndose durante la tramitación de la segunda instancia. Por otro lado, ese mismo año la CNJ, mediante Resolución 02-2016 (Corte Nacional de Justicia, 2016), prohibió conceder la suspensión condicional de la pena cuando la condena proviene de un procedimiento abreviado. Aunque esta resolución se refiere a delitos en procedimiento abreviado, evidencia una política restrictiva hacia la suspensión de penas en casos que el juzgador considere de cierta gravedad o repercusión social. En particular, subyace la idea de evitar un doble beneficio para el infractor (sentencia reducida más exoneración condicional). Si bien las contravenciones por embriaguez se juzgan en proceso directo, no abreviado, el criterio político-criminal parece ser análogo: al tratarse de conductas que ponen en peligro la vida e integridad de terceros, el Estado ecuatoriano ha optado por negar alternativas a la ejecución efectiva de la pena, reforzando así el carácter ejemplarizador de estas sanciones.

Frente a esta realidad, el presente artículo tiene por objeto analizar las razones jurídicas de dicha opción legislativa y jurisprudencial. Se examinan las normas pertinentes del COIP, los principios doctrinales aplicables (proporcionalidad de la pena, mínima intervención, fin resocializador, etc.) y la jurisprudencia nacional, incluida una reciente sentencia de la Corte Constitucional sobre abandono en contravenciones. Adicionalmente, se realiza un acercamiento comparativo con los ordenamientos de Argentina, España y Estados Unidos, con miras a contrastar cómo abordan la suspensión de la pena o figuras análogas en casos de conducción intoxicada. La hipótesis de trabajo es que la no aplicación de la suspensión condicional y del abandono responde a motivos preventivo-generales (disuadir la conducción en ebriedad) y a la necesidad de evitar vacíos legales que deriven en impunidad, pero podría entrar en tensión con

los principios de rehabilitación y proporcionalidad consagrados en la Constitución ecuatoriana. La importancia de este estudio radica en que permite evaluar la adecuación de la política penal ecuatoriana vigente a estándares garantistas modernos y considerar eventuales reformas. En línea con las tendencias académicas actuales, que abogan por cuestionar y reformular marcos conceptuales tradicionales en diversas disciplinas, se plantea una reflexión crítica sobre si la respuesta penal en estos supuestos logra el equilibrio entre seguridad vial y garantías del derecho penal.

Metodología

El presente trabajo desarrolló una investigación jurídico-doctrinal de tipo descriptivo y analítico. Se empleó un enfoque cualitativo, basado en la revisión bibliográfica y normativa (Gómez-Luna, Fernando-Navas, Aponte-Mayor, & Betancourt-Buitrago, 2014). En primer lugar, se examinó la legislación ecuatoriana vigente, principalmente el COIP y normas conexas, para identificar el tratamiento legal de las contravenciones de tránsito y las disposiciones sobre suspensión condicional de la pena. Asimismo, se revisaron las resoluciones de la Corte Nacional de Justicia de (2016) (publicadas en el Registro Oficial Suplemento 739) relativas al tema, y la jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador que aportara al análisis (especialmente, la sentencia 3009-18-EP/23 (2023) sobre abandonos procesales en contravenciones). Paralelamente, se consultó doctrina penal y procesal –tanto nacional como extranjera– respecto de los principios y figuras en juego (penas alternativas, abandono procesal, embriaguez en el derecho penal, etc.). Entre las fuentes doctrinarias primarias se incluyeron artículos científicos recientes (por ejemplo, de Conciencia Digital y la Revista Científica Ciencia y Método) y obras especializadas en derecho penal.

En cuanto a métodos específicos, se utilizó el método analítico-sintético para descomponer las normas y criterios jurisprudenciales relevantes, y luego integrarlos en una visión coherente sobre el problema planteado (Tixi Torres, Machado Maliza, & Bonilla Villa,

2022). El método dogmático-jurídico permitió interpretar las disposiciones legales (ej: artículos 630 y 645 COIP) a la luz de principios subyacentes y finalidades de la ley. También se aplicó el método comparado de manera limitada: se investigó la regulación de casos análogos en Argentina, España y EE.UU., con el fin de contrastar soluciones y extraer lecciones útiles. Esto implicó la búsqueda de legislación extranjera (p. ej., Código Penal español) y documentos oficiales (como lineamientos estatales en EE.UU. sobre DUI).

El estudio se delimitó temporalmente a la normativa vigente hasta 2025 y a fuentes recientes, para reflejar el estado actual de la cuestión. Geográficamente se centró en Ecuador, con las referencias comparativas ya mencionadas. No se incluyeron datos empíricos nuevos; la investigación se basó en fuentes secundarias (comentarios doctrinales, noticias especializadas) y fuentes primarias jurídicas (leyes, resoluciones, sentencias). Este abordaje se considera adecuado para un problema esencialmente normativo. Vale destacar que la perspectiva adoptada busca articular el análisis legal con el contexto social y de política criminal, en sintonía con una visión integrada de la ciencia jurídica y su rol transformador en la sociedad. En suma, se trató de un estudio de carácter exploratorio-explicativo, que combina la investigación dogmática tradicional con una aproximación crítica y comparativa.

Resultados

Normativa ecuatoriana aplicable

El Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014) tipifica en su artículo 385 la conducción de vehículo en estado de embriaguez como contravención penal de tránsito. La sanción se gradúa según la concentración de alcohol en sangre del infractor: inicia con cinco días de prisión (más multa de un salario básico y reducción de puntos) si el nivel de alcohol oscila entre 0,3 y 0,8 g/L, y se eleva a quince días de prisión (y multa de dos salarios, etc.) si el nivel es mayor de 0,8 hasta 1,2 g/L. Para niveles superiores a 1,2 g/L, la pena alcanza treinta días de privación de libertad, más multa de tres salarios e inhabilitación de la

licencia por 60 días. Adicionalmente, para conductores profesionales o de transporte público, la tolerancia es virtualmente cero (0,1 g/L) y la sanción por exceder dicho límite es de noventa días de cárcel, con pérdida total de los puntos de la licencia. Estas penas –de días o pocas semanas de prisión– encuadran a la ebriedad al volante dentro de las contravenciones con pena privativa de libertad, no de los delitos (que implicarían penas mayores). En efecto, el COIP (2014) clasifica las contravenciones de tránsito en cuatro clases con máximos de 30 días, ubicando a la conducción ebria agravada en el tope de severidad de las infracciones penales.

Por otra parte, el COIP (2014) prevé en términos generales la suspensión condicional de la pena privativa de libertad en su artículo 630. Este beneficio procede, a petición de parte, para penas de hasta cinco años, siempre que el sentenciado no registre condenas o procesos pendientes ni haya accedido antes a otro mecanismo alternativo. Además, el juez debe valorar que las circunstancias personales del condenado y la gravedad del hecho no hagan necesaria la ejecución efectiva de la pena. La norma excluye expresamente ciertos delitos graves (contra la integridad sexual, violencia intrafamiliar) de la posibilidad de suspensión. No excluye, sin embargo, a las contravenciones de tránsito; en principio, entonces, un contraventor ebrio condenado a, por ejemplo, 15 días de prisión cumpliría los requisitos objetivos (pena menor a 5 años, sin antecedentes) para solicitar que se le suspenda condicionalmente la ejecución de esa pena. De igual manera, el COIP contempla la figura procesal del abandono del proceso, arts. 652 y 653 (Código Orgánico Integral Penal, 2014), para ciertas infracciones, aplicable cuando la acusación particular o la víctima dejan de impulsar el procedimiento, o cuando el acusador no comparece, etc. No obstante, en las contravenciones por ebriedad al volante típicamente interviene de oficio un agente público (fiscal o agente de tránsito) como acusador, por lo que la figura de abandono por inactividad de la víctima resulta inaplicable –no depende de un acusador privado (Código Orgánico Integral Penal, 2014). En cambio, puede plantearse el abandono de un recurso de apelación si el recurrente no comparece a seguirlo, según prevé la norma procesal.

Política judicial: no al abandono ni a la suspensión en estos casos

A pesar de que la letra de la ley permitiría, en teoría, conceder suspensión condicional en contravenciones (dado que son penas cortas) y declarar abandonos (por incomparecencia), la praxis jurídica ecuatoriana ha bloqueado tales salidas en los casos de embriaguez. Dos hitos normativos del año 2016 ilustran esta línea dura. Primero, la Resolución No. 01-2016 de la Corte Nacional de Justicia (2016) fijó reglas sobre la tramitación de apelaciones en contravenciones flagrantes de tránsito (como lo es casi siempre la conducción ebria). En dicha resolución –de naturaleza vinculante para los jueces– la CNJ concluyó que el condenado por contravención que apela no debe ser puesto en libertad durante la apelación, aunque en principio la sentencia no esté firme. Esto constituye una excepción a la regla general según la cual la pena no se ejecuta hasta estar ejecutoriada, art. 624 COIP (2014); la CNJ justificó la excepción señalando que muchos contraventores usaban la apelación solo para salir libres y luego evadían la ejecución de la pena, esperando la prescripción.

Se detectó que menos del 10% llegaba a cumplir efectivamente la sanción si se les liberaba en la apelación (Corte Nacional de Justicia, 2016). Así, la CNJ, ponderando el derecho a la impugnación frente al riesgo de impunidad, optó por priorizar lo segundo: en palabras de la propia resolución, liberar al infractor apelante generaba una situación “inconstitucional e ilegal” (por prolongar indebidamente su detención preventiva) pero, a la vez, mantenerlo detenido sin sentencia firme resultaba necesario para no frustrar la sanción. Esta solución, aunque polémica, fue la adoptada en la práctica: el contraventor detenido en flagrancia por manejar ebrio permanece privado de libertad incluso si apela, y si la sentencia de primera instancia es confirmada, el tiempo de apelación cuenta para cumplir la pena; si fuera revocada, se le liberaría con efecto retroactivo.

En segundo lugar, la Resolución No. 02-2016 de la Corte Nacional de Justicia (2016) –publicada el mismo día en el R.O. 739– estableció que no cabe la suspensión condicional de la

pena cuando la condena proviene de un procedimiento abreviado. Aunque esta regla se refiere a procesos abreviados (admisión de culpa a cambio de pena reducida en delitos), su razonamiento es ilustrativo: la CNJ entendió que conceder la suspensión en tales casos implicaría doble concesión de beneficios, vaciando de contenido la pena reducida obtenida en el abreviado. La resolución 02-2016 fue duramente criticada en doctrina, pues se consideró que vulneraba derechos de los condenados y principios de favorabilidad. En efecto, autores como Zúñiga y de la Vega (2023) argumentan que la suspensión condicional de la pena es un derecho del penado reconocido por la Constitución y los instrumentos internacionales, por lo que negarlo mediante una resolución administrativa resulta cuestionable. De hecho, la Corte Constitucional del Ecuador en 2022-2023 examinó la legitimidad de esta resolución; aunque hasta ahora no ha anulado formalmente la 02-2016, en sus sentencias ha reiterado la primacía de la Constitución sobre lineamientos que restrinjan derechos sin base legal (Yamberla Díaz, 2019).

Aplicando la política de la CNJ a las contravenciones por embriaguez (aunque no sean abreviadas sino flagrantes), los jueces penales han rehusado otorgar la suspensión condicional de la pena en estos casos. En la práctica judicial, se interpreta que la suspensión condicional – si bien prevista en términos generales en el COIP (2014)– no es procedente tratándose de penas contravencionales por manejar ebrio, debido a la gravedad social de la conducta y a un propósito explícito del legislador de no atenuar la sanción en dichos supuestos. Varios factores legales refuerzan esta interpretación restrictiva: (i) El COIP (2014), en el art. 630, exige para la suspensión que “no exista necesidad de la ejecución de la pena” según la gravedad del hecho; tratándose de la conducción en estado de ebriedad –que puede potencialmente causar resultados trágicos– se considera que sí hay necesidad de ejecutar la prisión corta como medida de advertencia general. (ii) La misma norma faculta la suspensión solo a petición de parte (del condenado) y dentro de las 24 horas de la sentencia, plazo que en la dinámica de las

contravenciones flagrantes (juzgadas en audiencia inmediata) suele pasar inadvertido para el infractor, quien posiblemente desconoce esta opción al ser sentenciado sumariamente. (iii) Según estadísticas judiciales informales (Leiva & Ulloa, 2022), la suspensión condicional casi no se solicita ni otorga en el fuero de contravenciones de tránsito –un estudio situó su “escasa aceptación” en la práctica cotidiana–, a diferencia de lo que ocurre en delitos menos graves del fuero común, lo cual sugiere una directriz institucional de no fomentarla en materia de tránsito.

Jurisprudencia constitucional

La Corte Constitucional (CC) ha tenido ocasión de pronunciarse sobre algunos aspectos relacionados. En la sentencia No. 3009-18-EP/23 (Corte Constitucional del Ecuador, 2023), la CC conoció el caso de un ciudadano condenado a 30 días por manejar ebrio - art. 385.3 COIP (2014) - que apeló, pero cuyo recurso fue declarado abandonado porque ni él ni su defensor acudieron a la audiencia de apelación. La CC, al resolver la acción de protección, determinó que esa declaratoria de abandono vulneró su derecho a la defensa y al recurso, dado que el recurrente se hallaba privado de libertad y no fue trasladado oportunamente a la audiencia. En consecuencia, dejó sin efecto la decisión de abandono y ordenó substanciar la apelación garantizando la comparecencia del acusado. Si bien esta sentencia se enfoca en las garantías procesales (asegurar que el apelante preso pueda ser oído, en igualdad de condiciones), también sienta un precedente importante: restricciones al derecho de recurrir –como el abandono automático por incomparecencia– deben aplicarse con extrema cautela en contravenciones, más aún cuando el recurrente está bajo custodia del Estado.

La CC enfatizó que no procede declarar abandonado un recurso si la inasistencia no es imputable a negligencia voluntaria de la parte. Este pronunciamiento obliga a re-evaluar la práctica de dar por desistida la apelación en ausencia del contraventor, al menos en circunstancias donde medie una causa justificada. No obstante, la CC no se ha pronunciado directamente sobre la negativa a conceder suspensión condicional en estos casos; ese tema

subyace en varios procesos (pues afecta derechos de resocialización e igualdad), pero aún no ha sido objeto de un fallo expreso. Cabe mencionar, sin embargo, que en *obiter dicta* de decisiones previas (Corte Constitucional del Ecuador, 2022), el Tribunal Constitucional ha señalado que la suspensión condicional de la pena responde a objetivos legítimos de rehabilitación y racionalización penal, siendo parte del mandato de adoptar penas proporcionales y necesarias, art. 76 de la Constitución de la República del Ecuador (2008). Por tanto, una política de exclusión absoluta podría ser revisada si se demuestra desproporcionalidad.

Síntesis de las causas identificadas

De la normativa y jurisprudencia examinadas, emergen las siguientes razones principales que explican por qué *no se declara el abandono ni la suspensión condicional de la pena* en contravenciones por embriaguez:

- **Política criminal de tolerancia cero:** El legislador ecuatoriano y la judicatura han adoptado un enfoque de severidad máxima frente a la conducción bajo efectos del alcohol, por considerarla una conducta altamente peligrosa para la colectividad. Esto implica que, aun tratándose formalmente de infracciones menores (contravenciones), se les da un tratamiento cercano al de delitos graves en cuanto a ejecución de la pena. No permitir la suspensión condicional obedece al mensaje de que quien maneja ebrio debe ir a la cárcel, aunque sea por pocos días, para sentar un precedente disuasivo. En términos de prevención general, se busca evitar la percepción de que estas conductas puedan saldarse sin encarcelamiento efectivo. La embriaguez voluntaria nunca ha sido vista como excusa en nuestro derecho penal; por el contrario, doctrinarios clásicos sostienen que debe valorarse como factor de reproche adicional (pues el sujeto se puso en situación de peligro por su cuenta). Si bien esas afirmaciones doctrinarias se refieren más a la culpabilidad que a la ejecución penal, en la práctica refuerzan la idea de que

quien comete una infracción ebrio no merece indulgencia. Así lo señala Mihalache y Morales (2024) al analizar los delitos viales: el consumo de alcohol es un componente agravante de la conducta, que justifica mayor rigor en la reacción punitiva.

- **Evitación de la impunidad y abuso procesal:** La negativa a declarar abandonos procesales en estos casos tiene su origen en las tácticas dilatorias observadas. Antes de 2014, existía la figura de la caducidad de la instancia en contravenciones tras un año sin impulso, lo que permitía que muchas causas quedaran impunes por desinterés de la víctima o por maniobras de la defensa. Con el Código Orgánico Integral Penal se estableció un procedimiento expedito para contravenciones flagrantes, art. 645 COIP (2014), que exige resolverlas en una sola audiencia inmediata. De este modo, la posibilidad de abandono del proceso prácticamente se elimina en primera instancia. En segunda instancia (apelación), como se trató previamente, la CNJ también cerró el paso al abandono (y aun al simple otorgamiento de libertad durante la apelación). Esta postura se fundamentó en que gran cantidad de contraventores no se presentaban a cumplir la pena tras apelar y quedar libres. Inclusive, en 2016 se propuso legislativamente reducir de un año a un mes el plazo de caducidad en contravenciones, para evitar acumulación de juicios activos ficticios que en realidad estaban desatendidos. Todo apunta a una directriz consistente: agilizar y concluir los procesos contravencionales sin dejarlos al abandono, y asegurar la ejecución de las penas impuestas. La Corte Constitucional, si bien ha protegido el derecho a recurrir, no ha invalidado la figura del abandono del recurso per se, sino su uso irreflexivo. En síntesis, la no declaración de abandono responde al fin de que ningún caso de conducción ebria quede archivado por meros incumplimientos formales o tácticas dilatorias, dada la importancia de sancionar estos hechos por su impacto social.

- **Interpretación estricta de los requisitos de suspensión condicional:** Respecto a la suspensión condicional de la pena, la razón es más técnica. Si bien el COIP la permitiría para las penas cortas, los jueces han interpretado que en casos de embriaguez no se cumple el requisito subjetivo de que “no existe necesidad de ejecutar la pena” art. 630.3 COIP (2014). Al contrario, estiman imperativa la ejecución por razones de prevención. Adicionalmente, la suspensión condicional exige que el penado se comprometa a ciertas condiciones (por ejemplo, no volver a delinquir, pedir disculpas públicas, realizar servicio comunitario, etc.). En contravenciones de tránsito, muchas de esas condiciones podrían resultar inoperantes o difíciles de supervisar en plazos tan breves. No obstante, cabe notar que legalmente la suspensión condicional suele fijarse por un período de prueba de uno a tres años, incluso si la pena suspendida era de días; por tanto, sí sería posible imponer durante uno o dos años condiciones relevantes (por ejemplo, asistir a cursos de seguridad vial, tratamiento de alcoholismo, prohibición de conducir por cierto tiempo) a cambio de suspender la pena de cárcel. Esa alternativa, sin embargo, no ha prosperado en la práctica ecuatoriana para estos casos, posiblemente por ausencia de lineamientos específicos y porque la Fiscalía y los jueces la perciben contraria al sentido de la ley de tránsito. El COIP (2014) en su Exposición de Motivos señala la introducción de la suspensión condicional como parte de la modernización penal, para evitar prisiones innecesarias. Pero paradójicamente, en el ámbito de tránsito se optó por restringir su aplicabilidad, seguramente buscando evitar un mensaje de indulgencia frente a conductas que el Estado combate activamente (recordemos las campañas “Cero tolerancias al alcohol”).
- **Fundamento constitucional subyacente:** Desde una perspectiva constitucional, la postura restrictiva se apoya en la protección de derechos de terceros y del orden público. La conducción en estado de embriaguez pone en riesgo el derecho a la vida e integridad

de las personas (potenciales víctimas de accidentes). El Estado, como garante de esos derechos, puede justificar medidas más gravosas contra quien los vulnera. El principio de proporcionalidad, art. 76 (Constitución de la República del Ecuador, 2008), exige adecuar la pena a la gravedad del daño causado o potencial: en este caso, aunque la conducta sea formalmente una contravención sin resultado lesivo, el riesgo intrínseco que genera es altísimo (un conductor ebrio puede causar muertes o lesiones graves fortuitas). Sobre esa base, se argumenta que deben aplicarse sanciones efectivas para cumplir la función de prevención general negativa (disuadir a otros conductores). Esta lógica de “tolerancia cero” ha sido avalada políticamente y reflejada en reformas como el incremento de penas en 2015 (de 30 a 45 días) para conductores ebrios reincidentes o con drogas (Quito Rodas, 2022). A nivel constitucional también se invoca el principio de seguridad jurídica e igualdad: todos los infractores de estas contravenciones reciben igual trato estricto, evitando disparidad de criterios judiciales sobre si suspender o no la pena. No obstante, existe tensión con otros principios: el de mínima intervención penal (que postula usar la cárcel solo en última ratio) y el principio resocializador de las penas. La Constitución ecuatoriana (2008) promueve la rehabilitación del infractor antes que la venganza (arts. 201 y 202, por ejemplo, establecen medidas alternativas y reinserción). En tal sentido, no conceder la suspensión condicional podría verse como contrario a dicha finalidad, pues la suspensión es precisamente una herramienta de reinserción (permite al condenado enmendarse fuera de prisión). Este conflicto será analizado en la siguiente sección.

En suma, los resultados confirman que Ecuador, mediante disposiciones legales y resoluciones judiciales, ha cerrado la puerta a dos figuras de clemencia procesal en casos de contravenciones por embriaguez: no se archivan por abandono y no se suspenden las penas. Las causas son múltiples pero convergentes en una filosofía punitiva rígida ante la problemática de

los conductores ebrios. A continuación, se evaluarán críticamente estas razones y se contrastará con el panorama internacional, para apreciar si tal rigidez es excepcional o acorde a tendencias comparadas.

Propuesta

Para mejorar la aplicación del derecho penal en este ámbito en Ecuador sería necesario replantear la política penitenciaria actual basada en el principio de “cárcel sin excepciones” que rechaza totalmente la suspensión de la pena y limita el abandono de la persecución (Cadena Palacios, 2023). No obstante, el Código Orgánico Integral Penal dispone la posibilidad de la suspensión de la condena en caso de una pena inferior a cinco años y contempla una serie de posibilidades en el nivel de abandono, lo que, en la práctica judicial, no se aplica debido a la interpretación restrictiva basada en una ignorancia constitucional del principio de proporcionalidad, necesidad y propósito resocializador de la pena.

Las acciones guías deberían ser: Emitir, por parte del Consejo de la Judicatura, directrices de obligado cumplimiento con criterios objetivos para conceder la suspensión condicional de la pena en los casos del primer infractor y también sin resultado lesivo, con condiciones específicas como la inhabilitación extendida de la licencia, La colocación de alcoholímetros (alcolock), La asistencia obligatoria a los cursos de manejo y, La realización de exámenes periódicos de alcoholemia. Estas guías no solo servirían para homogeneizar el criterio judicial, evitando decisiones desproporcionadas, sino que asegurarían, al mismo tiempo, que el infractor deba pasar por un verdadero proceso de corrección y prevención.

Habría que modificar el Código Orgánico Integral Penal para regular expresamente la procedencia de la suspensión condicional en contravenciones de tránsito. La suspensión únicamente se admitiría para este tipo de ilícitos bajo ciertos parámetros, más exigentes que en otros casos, pero impidiendo que sea declarada inconstitucional, por ejemplo, solo procedería con infractores primarios, con niveles de alcohol dentro de un rango determinado, y siempre

que acepten cumplir medidas de rehabilitación y cultura de seguridad vial en una fase de prueba que iría de uno a tres años. Y, se debería aclarar que el abandono en segunda instancia solo se puede confirmar si la parte ha actuado con inactividad voluntaria y manifiesta, asegurando así, su derecho a la defensa y evitando su uso para retardar las resoluciones.

Adicionalmente, se plantea:

- La creación de un Registro Nacional de Medidas Alternativas en Tránsito, a ser administrado en conjunto por el Consejo de la Judicatura, la Agencia Nacional de Tránsito, y la Ministra o Ministro de Gobierno, para mantener control de la trayectoria de la suspensión condicional y otras medidas alternativas en estos supuestos.

Dicho registro permitiría la evaluación de la incidencia y reincidencia, el cumplimiento de condiciones y, lo más importante, el impacto real que estas sentencias están teniendo en la disminución efectiva de la siniestralidad.

El desconocimiento y escasa aplicación de estas figuras procesales también se vincula a la nula formación especializada de jueces y fiscales en materia de política criminal de tránsito y medidas alternativas. En este sentido, se propone:

- Un plan de capacitación continua a partir de análisis sobre los estándares internacionales de proporcionalidad, experiencia comparada (España, EE.UU., Argentina) y jurisprudencia nacional, acompañada de módulos prácticos en imposición y control de condiciones alternativas.

Por último, una reforma integral del sistema normativo público respecto del presente delito derivaría en la creación de un Observatorio de seguridad vial y Justicia penal. Un espacio plural y especializado compuesto por académicos, operadores de justicia, organizaciones civiles y expertos en tránsito que aborden la problemática y el funcionamiento de su disciplina específica, cuya función reside en evaluar la coherencia y efectividad de las sanciones

existentes, emitir recomendaciones normativas y proponer alertas tempranas respecto de posibles situaciones de desproporcionalidad o vulneraciones de derechos.

Con esta herramienta y demás mecanismos de control es razonable que exista una justicia firme en contra de la embriaguez al volante, sin perder la aplicación racional de beneficios procesales, pero analizados para que la sanción no cumpla únicamente un fin ejemplarizador, sino también preventivo y resocializador.

Discusión

La decisión de Ecuador de no aplicar la suspensión condicional de la pena ni permitir abandonos procesales en contravenciones cometidas bajo embriaguez plantea un delicado equilibrio entre eficacia en la represión del ilícito y respeto a los principios del derecho penal garantista.

Desde una óptica constitucional, surgen interrogantes acerca de la proporcionalidad y necesidad de tales restricciones. El artículo 76 (Constitución de la República del Ecuador, 2008) exige que las penas guarden proporción con la infracción. En estos casos, la proporcionalidad está en debate: por un lado, la pena de prisión impuesta (de hasta 30 o 45 días) puede considerarse proporcional al riesgo generado por el infractor ebrio; pero la negativa a suspenderla bajo ninguna circunstancia podría interpretarse como una respuesta rígida que no toma en cuenta las condiciones individuales. El propio COIP (2014) habilita la suspensión condicional justamente para situaciones donde la ejecución literal de la cárcel no resulte necesaria. Al convertir en “obligatoria” la cárcel efectiva para todos los conductores ebrios, se está asumiendo que en ningún caso concreto la sociedad podría beneficiarse más de una medida alternativa (como la rehabilitación supervisada del infractor) que de su breve encarcelamiento. Este postulado es discutible. Autores nacionales como Villamarín y López (2023) han señalado que la resocialización no se logra con encarcelamientos cortos y sin tratamiento: “el encierro no comporta ningún ejercicio correccional” en detenciones de pocos días. De hecho, la suspensión condicional acompañada de condiciones (terapia de alcohol, participación en cursos

de manejo defensivo, servicio comunitario en campañas viales) podría tener mayor impacto rehabilitador y educador que unas semanas en una cárcel sobrepoblada. La política actual, sin embargo, privilegia la prevención general sobre la prevención especial: busca dar un mensaje ejemplarizador a la ciudadanía (de que manejar ebrio conlleva cárcel inexorablemente) más que atender a la reinserción del individuo condenado. Ello puede ser legítimo como política criminal, más no debe olvidarse que la Constitución proclama la rehabilitación y la humanidad de las penas como ejes rectores en los arts. 51 y 201 (Constitución de la República del Ecuador, 2008). La tensión entre eficiencia punitiva y derechos fundamentales es evidente aquí, reflejando el eterno dilema entre seguridad y garantías.

En cuanto al debido proceso, la política de no declarar abandonos en recursos de contravención también merece escrutinio. Si bien impedir maliciosas maniobras dilatorias es positivo, debe asegurarse que no se vulneren derechos de defensa. La sentencia 3009-18-EP/23 de la Corte Constitucional (2023) puso un límite en ese sentido: no se puede declarar el abandono de la apelación sin verificar por qué el recurrente no asistió. Esta sentencia insinúa que los órganos judiciales deben actuar con mayor fineza: en lugar de desechar automáticamente recursos (lo cual recorta el derecho a la doble instancia), deben propiciar la comparecencia del apelante o su defensor. Es decir, la CC introduce criterios de razonabilidad en la aplicación de figuras como el abandono, evitando que primen únicamente la celeridad o punición a ultranza. Este control de constitucionalidad es saludable para equilibrar el proceso.

En el futuro, podría la CC analizar la constitucionalidad de negar sistemáticamente la suspensión condicional en ciertos casos. De hecho, ya en la acción de inconstitucionalidad de la Resolución 02-2016 (Corte Nacional de Justicia, 2016) se han argumentado violaciones a los principios de legalidad, igualdad y mínima intervención. La doctrina señala que la CNJ, órgano administrativo, no puede restringir derechos que la ley reconoce (como la suspensión), pues contraría el principio pro homine y de favorabilidad penal. En síntesis, el debate aún abierto es

si la política de “cárcel sin excepciones” para conductores ebrios resiste la prueba de constitucionalidad. A la luz de los principios, podría alegarse que existe una medida menos gravosa igualmente adecuada: por ejemplo, permitir la suspensión condicional pero imponiendo condiciones estrictas al beneficiario (retención de licencia, seguimiento obligatorio, etc.). Así se protegería la seguridad vial sin sacrificar del todo la reinserción.

La experiencia comparada internacional aporta elementos valiosos. En Argentina, la conducción en estado de ebriedad está prohibida por leyes de tránsito (en 2023 se implementó la ley de Alcohol Cero a nivel nacional). Las sanciones recaen principalmente en el ámbito administrativo: multas muy elevadas, suspensión de la licencia y, en algunas jurisdicciones, arrestos de hasta 30 o 60 días para niveles altos o reincidentes (Lezzi & Varone, 2025). Recientemente, la provincia de Mendoza endureció sus sanciones: la Ley 9559 (Poder Legislativo de la Provincia de Mendoza, 2024) prevé multas de hasta 1,4 millones de pesos y arrestos de hasta 120 días para conductores con más de 1,0 g/L de alcohol. Esta medida mendocina se asemeja a la ecuatoriana en severidad, si bien allá se enmarca en el Código Contravencional provincial (es decir, sigue siendo una falta, no un delito).

No obstante, cabe destacar que en Argentina no existe un impedimento general para aplicar penas en suspenso (probation) en materia penal, salvo restricciones para ciertos delitos graves. Un primer ofensor que cause daño puede obtener condena de ejecución condicional si la pena impuesta es de hasta 3 años, art. 26 del Código Penal Argentino (Congreso de la Nación Argentina, 1984). Para el caso de conducir ebrio sin daños, usualmente no llega a sede penal sino que se agota en la vía contravencional o administrativa, con penas de multa y posibles días de arresto efectivo solo en supuestos extremos o por desobediencia. Por tanto, comparativamente Argentina adopta un enfoque mixto: duras sanciones pecuniarias e inhabilitación, y eventualmente breves detenciones, pero no judicializa masivamente con cárcel a los infractores primerizos.

Esto sugiere que existen vías alternativas para sancionar la conducta sin recurrir siempre al encarcelamiento: la privación del permiso de conducir, sumada a sanciones económicas y educativas, puede lograr también fines de prevención. La diferencia es que en Ecuador, al incorporarse la conducta al COIP, se optó por la vía penal con prisión, renunciando en gran medida a esas soluciones administrativas. Aun así, podría considerarse una reforma legal que permita al juez de contravenciones conmutar la pena de cárcel por servicio comunitario o programas de rehabilitación en casos de primer delito, manteniendo la suspensión de la licencia y otras medidas.

En España, la conducción bajo influencia del alcohol puede constituir delito contra la seguridad vial, art. 379 CP (Jefatura del Estado, 1995) si el nivel supera 0,60 mg/L en aire ($\approx 1,2$ g/L sangre) o si se conduce de forma temeraria. La pena prevista es de 3 a 6 meses de prisión, o bien multa o trabajos comunitarios, más privación del carnet por hasta 4 años. En casos sin agravantes, es común que el juez opte por multa o trabajos en vez de prisión. Pero aun si impone prisión (p.ej. 4 meses), el Código Penal español permite suspender la ejecución de penas privativas de libertad de hasta 2 años para delincuentes primarios, art. 80 CP (Jefatura del Estado, 1995).

De hecho, la suspensión de la pena es una institución arraigada en el sistema español, concebida para evitar el ingreso en prisión de delincuentes primarios cuando la pena impuesta es corta. No existe prohibición de suspender por el hecho de que el delito sea de seguridad vial; antes bien, en 2015 España reforzó esta política introduciendo condiciones específicas para casos de delitos viales (Jefatura del Estado, 2016). Por ejemplo, se incorporó la posibilidad de imponer el dispositivo alcolock (bloqueo de arranque del vehículo mediante alcoholímetro) como condición de la suspensión de la pena. Es decir, el condenado por manejar ebrio puede evitar la cárcel, pero deberá instalar y usar un alcolock en su vehículo durante el plazo de suspensión, junto con otras reglas de conducta. Esta solución busca un equilibrio: se persigue

la reincidencia cero (impidiendo físicamente que conduzca ebrio) y a la vez se cumple el fin resocializador sin encarcelamiento. El contraste con Ecuador es marcado: España utiliza la suspensión condicional como incentivo para la enmienda del infractor, incluso en delitos de tráfico, confiando en que las medidas de seguridad (alcolock, cursos obligatorios) protegen suficientemente a la sociedad. Desde la perspectiva de resultados, en España la reincidencia en delitos viales graves es baja, posiblemente gracias a una combinación de educación vial y sanciones proporcionadas. Esto sugiere que la flexibilidad penal unida a medidas técnicas de control puede ser más eficaz a largo plazo que la simple amenaza de unos días de prisión.

En Estados Unidos, la regulación varía por estado, pero es ilustrativa la tendencia general: la mayoría de los estados tratan la primera infracción de DUI/DWI (manejar intoxicado) como un delito menor (*misdemeanor*), susceptible de *probation* (libertad condicional) en lugar de cárcel, salvo que concurren agravantes (accidente, lesión, BAC extremadamente alto, reincidencia) (Sehun, Vaughn, Salas-Wright, AbiNader, & Sanchez, 2020). Por ejemplo, en Florida un primer DUI con nivel alto (≥ 0.15) conlleva hasta 9 meses de cárcel como máximo, pero en la práctica suele traducirse en libertad vigilada, multa de \$1000–\$2000 y cumplimiento de condiciones como clases de alcohol y servicio comunitario (Leppard Law: Florida DUI & Criminal Defense Lawyers, PLLC., 2024). Es común que el juez imponga un breve período en cárcel (un par de días) y luego al acusado se le otorgue *probation* por varios meses o años con múltiples condiciones (asistencia a programa de tratamiento, suspensión de licencia, dispositivo de monitoreo, etc.). En estados con políticas más rigurosas, como Arizona, incluso siendo muy estrictos (*gaol* obligatorio de unos días), la mayor parte de la sanción de un primer ofensor se cumple fuera de prisión, bajo régimen probatorio (Shah Law Firm, 2019).

Además, muchos estados han implementado programas de desvío para infractores primerizos, donde si cumplen ciertos requisitos (p. ej. completar un programa educativo y no reincidir en un año) se retiran o reducen los cargos. Todo lo anterior refleja que en EE.UU. se

prioriza la rehabilitación y prevención específica mediante supervisión intensiva, más que el castigo carcelario corto. Por supuesto, la reincidencia o casos con víctimas sí implican penas de cárcel significativas. Pero para el primer evento, se asume que la finalidad puede lograrse con sanciones alternativas. Un dato comparado interesante son las legislaciones que combinan la suspensión condicional con requisitos tecnológicos: varios estados ordenan, como condición de la *probation*, la instalación de *ignition interlock devices* en los vehículos del infractor, similar al modelo español (Low Cost Interlock, 2018). También se incrementan automáticamente las penas mínimas si el nivel de alcohol es muy alto o hay menores en el vehículo, y parte de esas penas puede no ser suspendible, por ejemplo, Luisiana exige al menos 48 horas de cárcel efectiva si el BAC ≥ 0.20 , sin beneficios de *probation* en ese lapso (Joshua S. Guillory Law, 2024). Esto demuestra un abordaje gradual y condicional: se endurece la respuesta conforme agravante, pero se mantiene la posibilidad de suspensión/*probation* controlada para dar oportunidad de reeducación al infractor.

Cabe preguntarse si esta rigidez ha logrado sus objetivos. Las cifras de siniestralidad vial por alcohol en Ecuador no han desaparecido; algunos estudios como la información obtenida de los registros administrativos provenientes de la Agencia Nacional de Tránsito (Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC, 2021) y la Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito (Revista El Comercio, 2024) indican que persiste un porcentaje significativo de accidentes asociados al alcohol, pese a las penas de COIP. Es posible que el efecto disuasivo de la amenaza de cárcel se haya visto limitado por la falta de percepción de riesgo (muchos conductores no creen que serán aprehendidos). En tanto, la supresión de mecanismos alternativos impide una gestión más moderna del infractor: por ejemplo, bajo la suspensión condicional se podría obligar al infractor a someterse a control periódico de alcoholemia o a usar dispositivos de seguridad, algo que la cárcel por sí sola no garantiza que hará al salir.

Finalmente, desde el prisma de la política criminal integral, la cuestión del abandono procesal y la suspensión condicional en estos casos toca el principio de economía y eficiencia de la justicia. Saturar cárceles con infractores de pocos días puede ser menos útil que destinarlos a programas comunitarios. Asimismo, forzar que todas las apelaciones se resuelvan sin opción de desistir ralentiza las cortes (aunque garantiza terminar cada caso). Una visión moderna abogaría por reintroducir cierta discrecionalidad reglada: por ejemplo, permitir al juez suspender la pena a un infractor ebrio si este demuestra voluntad de rehabilitación (instalación voluntaria de alcolock, etc.) y si no hay agravantes, en vez de prohibírsele tajantemente. Esto alinearía la práctica con el principio de última ratio del encierro, reiterado por la Corte IDH y otros foros internacionales (Ozafrain, 2016).

Conclusiones

Ecuador ha adoptado una línea de máxima rigurosidad frente a las contravenciones de tránsito en estado de embriaguez. Esto se evidencia en la legislación (penas privativas de libertad automáticas) y en lineamientos judiciales que impiden suavizar o condicionar dichas penas. La razón central identificada es la intención estatal de disuadir enérgicamente la conducción bajo los efectos del alcohol, considerada una amenaza grave a la vida e integridad colectivas. Al no permitir la suspensión condicional de la pena, se envía el mensaje de que todo infractor ebrio, sin excepción, enfrentará cárcel efectiva –aunque breve– por su conducta. Igualmente, al restringir la posibilidad de abandono procesal, se busca que ningún caso quede impune por formalidades o maniobras dilatorias.

Un motivo específico y destacado en la praxis ecuatoriana es evitar el abuso de la apelación para eludir el cumplimiento de la pena. La experiencia previa mostró que muchos contraventores aprovechaban vacíos legales –como obtener la libertad provisional al apelar y luego no presentarse– para burlar la sanción hasta la prescripción. Las resoluciones de la Corte Nacional en 2016 cerraron esas brechas: manteniendo detenido al apelante y sancionando el

abandono del recurso. Así, se asegura que la condena impuesta (p.ej. 15 o 30 días de prisión) se cumpla inexorablemente. Esta política, aun cuando tensiona garantías procesales, se explica como reacción a una realidad en que, de lo contrario, las penas cortas casi nunca llegaban a hacerse efectivas. Por tanto, la no declaración del abandono en estos casos tiene un fundamento pragmático: garantizar la ejecución de las penas contravencionales, evitando la sensación de impunidad y fortaleciendo la confianza en la respuesta penal.

La opción de suprimir la suspensión condicional de la pena en casos de embriaguez genera conflicto con ciertos principios rectores del derecho penal moderno. En particular, contrasta con el postulado de que la privación de libertad debe ser último recurso y de duración necesaria. La suspensión condicional es un mecanismo precisamente orientado a cumplir ese postulado, permitiendo penas no carcelarias cuando la protección de la sociedad puede obtenerse por medios alternos. Al descartarla totalmente, el sistema ecuatoriano podría estar aplicando una intervención penal más gravosa que la imprescindible, lo cual pone en entredicho la concordancia con el principio de proporcionalidad (art. 76 CRE) y humanidad de las penas.

Asimismo, la finalidad resocializadora del artículo 201 de la Constitución –que inspira instituciones como la suspensión– queda relegada. Un penado primerizo por contravención (que no causó daño) no tiene oportunidad de redimirse bajo supervisión en comunidad, sino que es encarcelado aunque sea por corto plazo, con los efectos criminógenos que incluso un breve paso por prisión conlleva. Esta rigidez punitiva, si bien legítimamente motivada por la gravedad potencial de la conducta, resulta discutible en términos de eficacia correccional: ningún elemento del actual esquema garantiza que el infractor ebrio saldrá rehabilitado tras 15 o 30 días en la cárcel, mientras que un régimen condicional con tratamiento sí podría influir positivamente.

Ecuador podría evaluar medidas complementarias o sustitutas a la prisión corta, que brinden igual o mayor seguridad a la sociedad. Un posible equilibrio sería reformar el COIP

para permitir la suspensión condicional de la pena en contravenciones de tránsito bajo ciertas condiciones especiales: por ejemplo, exigir al beneficiario la instalación de un alcoholímetro vehicular, la asistencia obligatoria a cursos de educación vial y un periodo más prolongado de inhabilitación para conducir. De esta manera, la comunidad estaría protegida (pues el infractor no podría conducir sin control) a la vez que se evita el encarcelamiento innecesario y se fomenta la reinserción. Tal enfoque cumpliría el imperativo constitucional de usar medios menos lesivos cuando sean suficientes para alcanzar la finalidad punitiva.

Referencias bibliográficas

- Asamblea Nacional del Ecuador. (2008). *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
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Gobierno del Ecuador. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Congreso de la Nación Argentina. (1984, 21 de diciembre). *Código Penal de la Nación Argentina*. InfoLEG – Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/38033/norma.htm>
- Jefatura del Estado. (1995, 23 de noviembre). *Ley Orgánica 10/1995, del Código Penal*. Boletín Oficial del Estado, núm. 281. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1995-25444>
- Jefatura del Estado. (2015, 30 de octubre). *Real Decreto Legislativo 6/2015, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Boletín Oficial del Estado, núm. 261. <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11722>
- Poder Legislativo de la Provincia de Mendoza. (2024, 3 de julio). *Régimen de faltas – Código Contravencional de la Provincia de Mendoza*. <https://www.argentina.gob.ar/normativa/provincial/ley-9559-123456789-0abc-defg-955-9000mvorpyel>
- Corte Constitucional del Ecuador. (2022, 19 de octubre). Caso No. 50-21-CN y acumulado. https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcNBLdGE6J3RyYW1pdGUnLCBldWlkOic5ZjliN2QyZi05ZmMxLTQ2NGItODU5Ny00Mjk2NzlkNGM1N2QucGRmJ30=
- Corte Constitucional del Ecuador. (2023, 23 de agosto). Sentencia No. 3009-18-EP/23. <https://www.defensoria.gob.ec/wp-content/uploads/2023/10/JURISPRUDENCIA-SENTENCIA-No.-3009-18-EP-23-signed-signed.pdf>

- Corte Nacional de Justicia. (2016, abril). 01-2016 Apelación en los juicios de contravenciones de flagrancia; 02-2016 En el procedimiento abreviado, la sentencia no es susceptible de suspensión condicional. Registro Oficial Suplemento 739. <https://www.registroficial.gob.ec/suplemento-al-registro-oficial-no-739/>
- Corte Nacional de Justicia. (2016, 22 de abril). Resolución No. 01-2016. <https://vlex.ec/vid/resolucion-n-01-corte-1056987213>
- Corte Nacional de Justicia. (2016, 22 de abril). Resolución No. 02-2016. <https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/resoluciones/2016/16-02%20Suspension%20de%20la%20pena%20en%20procedimiento%20abreviado.pdf>
- Cadena Palacios, R. (2023, enero-junio). El estado de las prisiones en Ecuador a la luz de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos. Breves aportes doctrinarios desde el Derecho Ejecutivo Penal. Nueva Crítica Penal. <https://revista.criticapenal.com.ar/index.php/nuevacriticapenal/article/download/119/146>
- Gómez-Luna, E., Fernando-Navas, D., Aponte-Mayor, G., & Betancourt-Buitrago, L. (2014, abril). Metodología para la revisión bibliográfica y la gestión de información de temas científicos, a través de su estructuración y sistematización. Revista Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Colombia. <https://www.redalyc.org/pdf/496/49630405022.pdf>
- Leiva, J., & Ulloa, H. (2022, junio). La suspensión condicional de la pena en las contravenciones penales y de tránsito. Universidad de Otavalo. <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/items/1587988d-3e27-4111-a290-264125223a1e>
- Mihalache Guaita, C., & Morales Navarrete, M. A. (2024, agosto). Análisis jurídico del estado de embriaguez como agravante en delitos de tránsito. Revista Polo de Conocimiento, 9(8). <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/7810/pdf>
- Ozafrain, L. (2016). El principio de última ratio. Universidad Nacional de La Plata. https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/68145/Documento_completo.pdf?sequence=1
- Quito Rodas, D. P. (2022, 11 de agosto). La desproporcionalidad de las penas en la contravención de tránsito por conducción en estado de embriaguez. Universidad de Cuenca. <https://rest-dspace.ucuenca.edu.ec/server/api/core/bitstreams/7950862a-bbbd-47a7-a7ae-ab9c2ce32e8f/content>
- Sehun, O., Vaughn, M., Salas-Wright, C. P., AbiNader, M. A., & Sanchez, M. (2020, 10 de abril). Driving under the influence of alcohol: Findings from the NSDUH, 2002-2017. Journal of Studies on Alcohol and Drugs. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7282977/>
- Tixi Torres, D. F., Machado Maliza, M. E., & Bonilla Villa, C. A. (2022, enero). El juicio de tipicidad y su importancia jurídica en sentencias de carácter penal en el Ecuador. Revista Dilemas Contemporáneos, 9.

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-78902021000800095

- Villamarín Rodríguez, M. B., & López Moya, D. F. (2023, 25 de febrero). Los privados de libertad y el sistema de rehabilitación social en Ecuador. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 6673-6696. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/4917>
- Yamberla Díaz, D. C. (2019, febrero). La inconstitucionalidad de la resolución 02-2016 Corte Nacional de Justicia y el principio de supremacía constitucional. Universidad Regional Autónoma de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/xmlui/handle/123456789/9632>
- Zuñiga Brito, M. d., & De la Vega Echeverría, E. D. (2023, 27 de septiembre). Suspensión condicional de la pena en procedimientos abreviados: ¿derecho o abuso? Universidad Católica de Cuenca. <https://dspace.ucacue.edu.ec/items/67049628-4098-4a74-8499-180d2d31152e>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos – INEC. (2021). Estadísticas de siniestros de tránsito. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas-siniestros-de-transito/>
- Joshua S. Guillory Law. (2024, 9 de noviembre). Louisiana DUI Laws and Penalties. <https://www.jsguillorylaw.com/blog/louisiana-dui-laws-and-penalties/>
- Leppard Law: Florida DUI & Criminal Defense Lawyers, PLLC. (2024). La guía de sanciones por DUI de Florida. <https://leppardlaw.com/es/dui/multas/>
- Lezzi, G., & Varone, M. (2025, 10 de febrero). Alcohol al volante: cuáles son sus castigos y cómo actuar. *Revista Quorum*. <https://revistaquorum.com.ar/2025/02/10/alcohol-al-volante-cuales-son-sus-castigos-judiciales-y-como-actuar/>
- Low Cost Interlock. (2018, 12 de diciembre). Leyes comunes sobre dispositivos de bloqueo de encendido (Common Ignition Interlock Device Laws). <https://www.lowcostinterlock.com/es/blog/common-ignition-interlock-device-laws/>
- Revista El Comercio. (2024, 14 de diciembre). ¿Cómo afectan los siniestros de tránsito por consumo de alcohol a Quito?. *El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/como-afectan-los-siniestros-de-transito-por-consumo-de-alcohol-a-quito/>
- Shah Law Firm. (2019, 30 de octubre). Primera infracción de DUI en Arizona. <https://arjashahlaw.com/es/blog/primera-infracci%C3%B3n-de-duis-en-arizona/>