



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinaria, Ciudad de México, México.

ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), julio-agosto 2025,

Volumen 9, Número 4.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i2

VULNERACIÓN DEL DERECHO A LA DEFENSA EN LAS SANCIONES DE TRÁNSITO POR EXCESO DE VELOCIDAD A TRAVÉS DE RADARES ELECTRÓNICOS

**VIOLATION OF THE RIGHT TO DEFENSE IN TRAFFIC
PENALTIES FOR SPEEDING DETECTED BY ELECTRONIC
RADARS**

Livisaca Campoverde Suanny Christel

Universidad Técnica de Machala

Yunga Nagua Mayberry Dayana

Universidad Técnica de Machala

Luis Johao Campoverde Nivicela

Universidad Técnica de Machala

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i4.19338

Vulneración del Derecho a la Defensa en las Sanciones de Tránsito por Exceso de Velocidad a través de Radares Electrónicos

Livisaca Campoverde Suanny Christel¹

slivisaca1@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0001-7562-1213>

Universidad Técnica de Machala

Yunga Nagua Mayberry Dayana

myunga5@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0001-6967-313X>

Universidad Técnica de Machala

Luis Johao Campoverde Nivicela

lucampoverde@utmachala.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0003-0679-1512>

Universidad Técnica de Machala

RESUMEN

La presente investigación analiza la posible vulneración del derecho a la defensa en el proceso sancionatorio por exceso de velocidad detectado mediante radares electrónicos en el Ecuador. Aunque estos dispositivos buscan reducir la siniestralidad vial, su implementación revela graves deficiencias en el sistema de notificación al presunto infractor. El estudio, de carácter cualitativo y jurídico, evidencia que muchas veces no se garantiza una notificación efectiva ni se respeta el plazo legal de impugnación, dejando al ciudadano en estado de indefensión. Asimismo, se cuestiona la presunción automática de responsabilidad sobre el propietario del vehículo, sin un debido proceso probatorio. El análisis se sustenta en legislación nacional, jurisprudencia constitucional y estándares internacionales de derechos humanos. Como resultado, se proponen reformas legales y administrativas que armonicen la eficacia del control de tránsito con el respeto a las garantías procesales, fortaleciendo así el Estado constitucional de derechos y justicia.

Palabras clave: multa, impugnación, validez probatoria, derecho a la defensa

¹ Autor principal

Correspondencia: slivisaca1@utmachala.edu.ec

Violation of the Right to Defense in Traffic Penalties for Speeding Detected by Electronic Radars

ABSTRACT

This research analyzes the potential violation of the right to defense in the sanctioning process for speeding violations detected by electronic speed radars in Ecuador. Although these devices aim to reduce traffic-related fatalities, their implementation reveals serious deficiencies in the notification system to the alleged offender. The study, of a qualitative and legal nature, demonstrates that effective notification is often not guaranteed, and the legal deadline to challenge the citation is not respected, leaving citizens defenseless. Additionally, the automatic presumption of liability on the vehicle owner is questioned, as it lacks proper evidentiary procedure. The analysis is based on national legislation, constitutional jurisprudence, and international human rights standards. As a result, legal and administrative reforms are proposed to reconcile the efficiency of traffic enforcement with the respect for procedural guarantees, thereby strengthening the constitutional rule of law and justice.

Keywords: fine, challenge, evidentiary validity, right to defense

*Artículo recibido 10 julio 2025
Aceptado para publicación: 16 agosto 2025*



INTRODUCCIÓN

Problema

El proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad determinadas a través de radares electrónicos vulnera el derecho a la defensa de los implicados.

Problematización

En el Ecuador, se ha implementado un proceso sancionatorio que tiene su punto de partida en el sistema de radares electrónicos que determinan la velocidad de los vehículos que circulan en las vías; además de aquello, estos radares registran las infracciones que se generan al excederse los límites de velocidad.

A partir de aquello, el estado notifica vía correo electrónico al contraventor para que ejerza su derecho a la defensa, los que se inicia impugnando la citación que realiza el radar. Esta situación complica mucho el derecho a la defensa de los ciudadanos, ya que en algunos casos no se realiza la notificación, en otros se realiza mal, y en algunos incluso se cita a personas que no tienen nada que ver con la contravención.

“La implementación de radares electrónicos en el país ha sido promovida como una estrategia de seguridad vial, aunque su eficacia y legalidad han sido objeto de debate” (Andrade, 2020).

El efecto inmediato de esta situación, es una grave afectación al derecho que tiene el citado, a un juicio justo y las garantías del derecho a la defensa que eso conlleva, entre otros, contar con el tiempo y los medios para ejercer su defensa, la contradicción. Debemos resaltar además que paralelamente a este problema se genera uno muy importante que es la afectación patrimonial a las personas que sin haber tenido derecho a la defensa, deben pagar cuantiosas sumas, a veces acumuladas con intereses, sin haber tenido la oportunidad de demostrar o al menos intentarlo, que no cometieron ninguna contravención.

Este tipo de procedimientos, constituye una posición casi autoritaria del estado, que no le da al ciudadano una real garantía de justicia imparcial, y sobre todo le quita a las personas las expectativas de justicia que debe mantenerse en un estado de derechos.

METODOLOGÍA

La presente investigación adopta un enfoque cualitativo de tipo descriptivo, sustentado en métodos propios del análisis jurídico y documental. Se ha optado por esta metodología en función del objeto de estudio, que requiere una valoración crítica de normas legales, procedimientos administrativos y



principios constitucionales aplicables al proceso sancionatorio de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas mediante radares electrónicos.

Se ha aplicado el método inductivo-deductivo para transitar desde el estudio de los casos particulares observados en la práctica forense y administrativa, hacia una comprensión más general del fenómeno jurídico en cuestión, y viceversa. Este procedimiento ha permitido interpretar cómo los fallos judiciales, las prácticas administrativas y los testimonios ciudadanos confirman o contradicen los postulados normativos del derecho a la defensa. A través del método analítico-sintético, se procedió a descomponer las distintas etapas del procedimiento sancionatorio, desde la captura de la supuesta infracción hasta la ejecución de la sanción, con el objetivo de identificar las falencias específicas que podrían vulnerar los derechos constitucionales de los ciudadanos.

Asimismo, se utilizó el método exegético para examinar los cuerpos normativos relevantes, entre ellos la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal (COIP), el Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como normas reglamentarias locales emitidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Este análisis se complementó con una revisión de jurisprudencia nacional, en especial de la Corte Constitucional del Ecuador, lo cual permitió evidenciar criterios relevantes sobre la necesidad de garantizar notificaciones efectivas y procesos imparciales en el ámbito contravencional.

Por otro lado, se integró el método histórico-comparado, a fin de observar la evolución de los mecanismos sancionatorios de tránsito en el país y su comparación con modelos implementados en otros Estados, como España y Colombia. Esto permitió valorar cómo se ha enfrentado el reto de equilibrar la eficacia del control de tránsito con el respeto a los derechos fundamentales.

Finalmente, la investigación se sustentó en fuentes primarias y secundarias, mediante una revisión documental y bibliográfica, que incluyó artículos científicos, fallos judiciales, informes técnicos, doctrinas jurídicas y legislación nacional e internacional. Este abordaje permitió dotar de validez científica al trabajo y generar propuestas de reforma sostenidas en evidencia empírica y argumentos jurídicos sólidos.



Hipótesis

El proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad determinadas a través de radares electrónicos vulnera el derecho a la defensa de los implicados.

Justificación de la investigación

La presente investigación tiene como propósito analizar la vulneración al derecho a la defensa en el proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad, determinadas mediante radares electrónicos. Este tema adquiere relevancia debido al impacto directo que tiene en los derechos fundamentales de los ciudadanos, específicamente en su derecho a un juicio justo, la igualdad ante la ley y la protección de su patrimonio. El artículo 76 de la Constitución del Ecuador consagra el derecho a la defensa como una garantía fundamental en todo procedimiento administrativo o judicial (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

En el contexto ecuatoriano, el sistema de radares electrónicos se ha implementado como una medida de control para garantizar la seguridad vial y reducir los accidentes de tránsito. Sin embargo, su aplicación ha revelado inconsistencias significativas en los procedimientos sancionatorios. Estas inconsistencias, tales como notificaciones deficientes, errores en la identificación de contraventores y la imposibilidad de ejercer adecuadamente el derecho a la contradicción, han generado una afectación severa a los derechos fundamentales de los ciudadanos.

El derecho a la defensa, consagrado en la Constitución de la República del Ecuador y en instrumentos internacionales de derechos humanos, es un pilar esencial de un sistema de justicia imparcial. La falta de garantías procesales adecuadas en el contexto de las infracciones de tránsito no solo genera un menoscabo a este derecho, sino que también promueve un entorno de desconfianza hacia las instituciones encargadas de impartir justicia. Además, esta problemática tiene implicaciones patrimoniales considerables, afectando el sustento económico de muchas familias que deben pagar multas impuestas sin haber tenido la posibilidad de demostrar su inocencia.

La investigación es necesaria para evidenciar estas problemáticas y proponer soluciones que permitan garantizar un equilibrio entre la eficiencia del control de tránsito y el respeto a los derechos fundamentales. Este estudio no solo busca analizar el marco normativo y los procedimientos actuales, sino también promover reformas legales y administrativas que aseguren un sistema más justo y



equitativo. Por lo tanto, este trabajo contribuirá al fortalecimiento del estado de derecho y a la protección de los derechos humanos en el Ecuador.

Objetivos

Objetivo general

Determinar si proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad determinadas a través de radares electrónicos vulnera el derecho a la defensa de los implicados.

Objetivos específicos

- Determinar las características normativas del proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad determinadas a través de radares electrónicos.
- Identificar los aspectos del derecho a la defensa que son afectados dentro del proceso sancionatorio de las infracciones de tránsito por exceso de velocidad determinadas a través de radares electrónicos.

DESARROLLO

Las contravenciones

La clasificación de la infracción penal la divide de manera bipartita en delitos y contravenciones, se puede tener en consideración a la contravención como otra clase de infracción penal, se puede decir que es una infracción que viste de manera general es de menor gravedad su daño al bien jurídicamente protegido contrario a la que podría causar un delito, cuya sanción al ser una infracción leve la misma bajo el principio de proporcionalidad es sancionada de manera pecuniaria o con privación de libertad de hasta treinta días, en el Código Orgánico Integral Penal se encuentran institucionalizadas las contravenciones penales, de violencia intrafamiliar, contra el medio ambiente y tránsito, además de ello se establece procedimiento expedito para su juzgamiento.

Las sanciones pueden ser no privativas de la libertad, como trabajo comunitario o multas pecuniarias, o privativas de libertad. Este esquema refleja un enfoque equilibrado entre la necesidad de disuadir comportamientos indebidos y respetar el principio de proporcionalidad (Rivera, 2021).

El tratamiento de las contravenciones en el Ecuador incluye un procedimiento sumario, cuya celeridad puede, en ocasiones, comprometer el derecho a la defensa, particularmente cuando se aplican sanciones de forma casi automática por medios tecnológicos, como ocurre con los foto radares (Martínez, 2022).



La foto radar

La foto radar es un medio electrónico el cual ayuda a captar objetos, para detectar y poder determinar a qué distancia a la que se encuentra proyectando ondas de radio que son reflejadas por el objeto y al momento de ser recibidas de vuelta por una antena del radar el cual permite calcular a que distancia se encuentra el objeto que es el vehículo lo cual su función es detectar el tiempo que tardó en ir y volver la señal de radio. Este sistema es eficiente, ya que reduce la necesidad de intervención humana, lo que lo convierte en una herramienta crucial para disminuir los índices de accidentes de tránsito relacionados con el exceso de velocidad (Torres et al., 2018).

Al implementar esta herramienta como forma de reducción de velocidad no requiere del uso de recurso humano y que sean de manera eficientes al igual que su mantenimiento su implementación es para disminuir de manera progresiva los índices de muerte por accidentes de tránsito debido a la velocidad o altas velocidades en las autopistas carreteras del País, con ello no quiere decir que no transgreda derechos constitucionales como se ha mencionado el debido proceso y derecho a la defensa. Esto genera controversias sobre la legalidad del procedimiento, ya que muchas veces no se visualiza la placa del vehículo debido a condiciones climáticas, lo que podría llevar a vulneraciones de derechos (Pazmiño, 2020).

La foto radar puede detectar la velocidad al que va el vehículo más no el propietario de aquel ya que eso no garantiza que sea un debido proceso el que se esté cumpliendo con los propietarios de los vehículos que se los capture por el medio tecnológico incrementado por mayor calidad con el que cuente muchas de las veces incluso no se puede visualizar la placa del vehículo por situaciones climáticas o atmosféricas, con ello la presunción de propiedad de los automotores viene a ser una vulneración al derecho. Los cinemómetros deben estar calibrados periódicamente para garantizar su fiabilidad como medios probatorios (Villavicencio & Suárez, 2019).

Si hablamos de la forma de juzgamiento y mucho más al valor de las pruebas de manera fotográfica es deber del jugador de la causa que lleve quien valore de manera satisfactoria y eficaz dicho cometimiento, pero al ser la forma de llevar el proceso por la forma de notificación con la citación. Además, el procedimiento de notificación puede ser deficiente, ya que no todos los ciudadanos tienen acceso a medios tecnológicos que les permitan conocer las contravenciones y ejercer su derecho a la



defensa en los tres días hábiles establecidos (Martínez, 2022).

No obstante, su implementación ha traído consigo problemas jurídicos relevantes. Uno de los principales es la imputación automática al propietario del vehículo, sin que se determine quién conducía al momento de la infracción, lo cual vulnera el principio de responsabilidad personal en materia penal (Reyes, 2020). Además, las condiciones climáticas o técnicas pueden afectar la calidad de la imagen, impidiendo una identificación clara del vehículo o de su placa (Pazmiño, 2020).

Desde una perspectiva de derechos fundamentales, el uso de tecnología debe estar subordinado a los principios de legalidad, razonabilidad y proporcionalidad. El hecho de que no se garantice una notificación efectiva al presunto infractor compromete seriamente el derecho al debido proceso y la legítima defensa (Cordero, 2017). La prueba fotográfica debe ser valorada bajo criterios técnicos, y debe permitir al ciudadano ejercer contradicción sobre su autenticidad y relevancia (Martínez, 2022).

Contravenciones de tránsito por foto radar

La utilización de foto radares para sancionar excesos de velocidad responde a un fin legítimo del Estado: la protección de la vida y la seguridad vial. Las cifras de muertes y accidentes por velocidad en el Ecuador justifican la adopción de medidas preventivas y sancionatorias (Benavides, 2019). En consecuencia, el COIP ha tipificado estas conductas y ha establecido un sistema de multas que varía según el rango de velocidad excedido.

Sin embargo, el procedimiento presenta serias deficiencias. En la práctica, muchos ciudadanos no son notificados dentro del plazo de tres días hábiles que otorga la ley para impugnar la contravención, lo cual los deja en estado de indefensión (Ramírez, 2023). A menudo, se enteran de las sanciones semanas después, al intentar realizar trámites como la matriculación o la renovación de licencias.

Los medios de notificación actuales, como correos electrónicos o mensajes de texto, son insuficientes para garantizar el conocimiento efectivo de la sanción, especialmente en zonas rurales o sectores con limitaciones tecnológicas (Ayala & Muñoz, 2021). Esto genera una afectación directa a la tutela judicial efectiva, uno de los pilares del Estado de derecho.

Además, el carácter automático del sistema puede transformar el procedimiento sancionatorio en una mera formalidad administrativa, debilitando el control judicial sobre la legalidad y legitimidad de la prueba tecnológica (García & López, 2020).



Dentro del territorio nacional ante un alto número de accidentes de tránsito, el alto índice de mortalidad por dichos accidentes de tránsito, el cual es visible que uno de los factores primordiales es el exceso de velocidad en el cual incurre los conductores de los vehículos, vista lo indicado en el Ecuador promovió la implementación de medios tecnológicos para la detección de las contravenciones por exceso de velocidad, tipificando dentro del Código Orgánico Integral Penal el tipo penal para quien conduce dentro y fuera del rango moderado de velocidad y la sanción respectiva la misma que actualmente se establece en 120 dólares americanos es decir el 30% de RBU del trabajador en general si la misma se encuentra dentro del rango moderado de velocidad; y, 400 dólares americanos o RMU del trabajador en general si la misma excede el rango moderado de velocidad, a decir de los legisladores se busca precautelar la integridad física de las personas y disminuir los índices de accidentes de tránsito por exceso de velocidad (COIP, 2014). A pesar de su objetivo de reducir los accidentes, las críticas se centran en la efectividad del procedimiento y el impacto en los derechos de los ciudadanos (Vega, 2021).

Las transferencias de competencias son asumidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales los mismos que han colocado varios dispositivos tecnológicos o foto sensores y foto radares en las ciudades de territorio ecuatoriano buscando con ello disminuir el índice de accidentabilidad dentro de las carreteras, sancionando a quienes incumplen la norma legal de conformidad a lo que establece el Código Orgánico Integral Penal.

Esto en concordancia con lo que establece el artículo 191 del Reglamento de la Ley de Tránsito, donde se encuentran establecidas los rangos de velocidad permitidos y los rangos de moderación, en cuanto a las infracciones detectadas por la foto sensores o medios tecnológicos serán sancionadas de manera pecuniaria conforme lo establece el artículo 238 ibídem y se establecerán sobre el dueño del vehículo, sino es posible determinar la identidad del conductor.

El Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, (2012), habla sobre el procedimiento para la notificación de una contravención en su inciso primero menciona en su artículo 237.- “La citación o parte se notificará personalmente al momento de cometer la infracción, en la misma deberá constar el nombre del agente de tránsito, su firma y rubrica”.

En el caso de las contravenciones de tránsito por foto radar el cual determina una sanción monetaria es



decir no existe privación del derecho ambulatorio del contraventor. A criterio de esta investigadora el Código Orgánico Integral Penal las sanciones con multas o sanciones pecuniarias en materia de tránsito violan, transgreden la ley y el ordenamiento jurídico del Estado ya que no se cuenta con un debido proceso o una adecuada notificación de las citaciones de tránsito por foto radares, pero el estudio a realizarse va enfocado a saber que si el método aplicado para la mencionada notificación es la adecuada para garantizar un debido proceso, permitiendo al contraventor acceder a su derecho constitucional de legítima defensa, a permitir que el presunto contraventor presentar sus argumentos ante un juez competente.

La implementación de estos medios tecnológicos dentro de la ciudadanía en las cuales se encuentran los foto radares ha visibilizado la inconformidad por parte de gran parte de la sociedad, toda vez que se ha manifestado que los valores establecidos en la norma jurídica son elevados lo cual violenta el principio de proporcionalidad, tomado en consideración que las mismas fueron incorporadas en la normativa penal con el fin de disminuir los accidentes de tránsito, sin embargo si vemos las estadísticas a nivel nacional el fin con el cual se implementó los foto radares no dan los resultados adecuados.

Las competencias para el manejo de área de Tránsito se otorga a los GADS Municipales, no hay que confundir y señalar que la sanción no la imponen los Municipios, las sanciones se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, las contravenciones pueden ser impugnada dentro de los tres días hábiles (término) después de su supuesto cometimiento, a fin de garantizar el legítimo derecho a la defensa por tal razón los GADS Municipales por medio de sus Direcciones de Tránsito deben notificar a los conductores de los vehículos que han excedido los límites de velocidad y de no poder identificar a los mismos la notificación se la realizará al propietario del vehículo que infringió la norma. Los GADs municipales deben garantizar la legalidad de los procedimientos sancionadores y respetar el debido proceso (Ramírez, 2022).

Es un procedimiento administrativo de notificación donde existe un problema para la ciudadanía, ya que la persona supuesta contraventora no tiene conocimiento de las contravenciones de tránsito sino después de varias semanas inclusive se enteran de las mismas cuando se encuentran realizando los trámites de matriculación vehicular, es decir el presunto contraventor nunca son notificados de manera adecuada con la infracción y ejercer el derecho a la defensa ante uno de los jueces de la materia,



vulnerando un derecho constitucional como es el derecho a la defensa, dejando al contraventor en estado de indefensión, atentado contra la seguridad jurídica, la tutela judicial efectiva el acceso a la justicia por parte del Estado.

Las contravenciones en materia de tránsito y que son detectadas por medios tecnológicos al exceder los límites de velocidad regulados por la ley, las mismas que son detectadas por foto radares y que notifican de su cometimiento mediante llamada telefónica, mensaje de texto a un número de celular, o mensajes enviados al correo electrónico, datos que constan en la matrícula vehicular, medios tecnológicos que no son efectivos, ya que no todos los ciudadanos cuentan con acceso a los mismos y en la actualidad como se visibiliza en la pandemia en el mundo entero, en el sector rural y más en el educativo se observa que en lugares alejados de la civilización no se cuenta con medios tecnológicos adecuados para el acceso a un derecho de los niños como es el acceso a la educación.

De la misma forma dicha notificación de contravenciones por foto radar por medios electrónicos y tecnológicos no es adecuada y surge la duda si las personas son o no notificados en legal y debida forma, ya que al pensar de la investigadora las notificaciones no son realizadas de la manera más efectiva para garantizar un debido proceso y una legítima defensa. Esto genera una situación de indefensión, violando el derecho al debido proceso y la seguridad jurídica (García & López, 2020).

“La doctrina señala que el procedimiento sancionador debe cumplir los mismos estándares de legalidad y defensa que el proceso penal (Silva García, 2017).

Rangos de velocidades

El Capítulo VI del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 190 manifiesta: Las Unidades Administrativas y los GADS, en sus correspondientes jurisdicciones territoriales, determinarán los límites máximos de velocidad en las diferentes vías del país, pero de manera general se sujetarán a los límites establecidos en el presente capítulo en concordancia con el artículo 191. (Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2012, p.40)

Son los GADS Municipales los responsables del control de velocidad dentro de las ciudades con la competencia que le da la ley, pero ello conllevaría a respecto de los derechos y garantías establecidas en la Constitución de la República del Ecuador respecto al debido proceso y a la defensa de la



notificación de las citaciones de las mismas deben ser de manera efectiva, para que toda persona conozca que tiene una contravención de tránsito mas no como sucede en la realidad ya que los propietarios de vehículos tienen conocimiento de la citación el momento de la matriculación vehicular o renovación de la licencia de conducir.

Lo que claramente es notoria la violación a las garantías y derechos constitucionales, ya que la ley otorga el término de tres días hábiles para la impugnación de la citación en materia de tránsito lo que al no tener ese conocimiento no pueden impugnar la citación dejando en indefensión a los propietarios de los vehículos.

En la práctica, el sistema presenta vacíos en cuanto a la forma y eficacia de la notificación de las contravenciones. Muchos propietarios de vehículos se enteran de las infracciones una vez que acuden a realizar trámites administrativos, con lo cual el derecho a impugnar en el plazo legal queda totalmente desnaturalizado (Martínez, 2022).

Esto pone en evidencia una falencia estructural del modelo sancionador, que al priorizar la eficiencia y automatización, relega a un segundo plano el respeto al derecho de defensa y al principio de seguridad jurídica (Vega, 2021).

Límites y rangos de velocidad.

El Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre establece diferentes límites de velocidad según el tipo de vía y vehículo. Esta diferenciación responde a criterios técnicos de seguridad vial, pero también implica una obligación administrativa clara: comunicar y señalizar adecuadamente estos límites para que los conductores puedan ajustarse a ellos (Reyes, 2020).

La existencia de rangos moderados permite una graduación de la sanción, lo cual es positivo desde una perspectiva de proporcionalidad. No obstante, el problema no radica tanto en la norma sustantiva, sino en su aplicación práctica. La automatización del proceso sancionador a través de foto radares, sin una notificación eficaz, ha generado un sistema que castiga sin asegurar el ejercicio pleno del derecho a ser oido (García & López, 2020).

Asimismo, en casos donde no se logra determinar al conductor y la sanción se impone al propietario, se incurre en una presunción que vulnera la presunción de inocencia, ya que no se prueba la participación directa del sancionado en la infracción (Camacho, 2023).



Para vehículos livianos, motocicletas y similares:

- Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley)
- Urbana 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 60 - menor o igual km/h que 60 Km/h
- Perimetral 90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que 120 - menor o igual Km/h que 120 km/h
- Rectas en 100 Km/h mayor que 100 Km/h mayor que carreteras menor o igual 135 Km/h que 135 Km/h
- Curvas en 60 Km/h mayor que 60 Km/h mayor que 75 Carreteras - menor o igual Km/h que 75 Km/h. (Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2012, p. 34)

• Para vehículos de transporte público de pasajeros:

- Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley)
- Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor o igual km/h que 50 Km/h
- Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 100 - menor o igual Km/h que 100 km/h
- Rectas en 90 Km/h mayor que 90 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 115 Km/h que 115 Km/h

- Curvas en 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 65 Carreteras - menor o igual Km/h que 65 Km/h. (Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2012, p. 35)

Para vehículos de transporte de carga:

- Tipo de Límite Rango Fuera de la vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley)
- Urbana 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 50 - menor o igual km/h que 50 Km/h
- Perimetral 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que 95 - menor o igual Km/h que 95 km/h
- Rectas en 70 Km/h mayor que 70 Km/h mayor que Carreteras - menor o igual 100 Km/h que 100 Km/h
- Curvas en 40 Km/h mayor que 40 Km/h mayor que 60 Carreteras - menor o igual Km/h que 60 Km/h. (Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2012, p. 36).



El derecho a la defensa en el contexto de las multas por foto radar

El derecho a la defensa constituye una de las garantías fundamentales del debido proceso y es considerado un pilar esencial del Estado constitucional de derechos y justicia. En el contexto jurídico ecuatoriano, este derecho está consagrado en el artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, que dispone que "en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso, que incluirá la garantía de la defensa" (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Este principio, además, se encuentra respaldado por instrumentos internacionales de derechos humanos como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (art. 14) y la Convención Americana sobre Derechos Humanos (art. 8), que establecen que toda persona tiene derecho a ser oída con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial (Ramírez, 2023). Se articula con otros preceptos constitucionales, como el derecho a la tutela judicial efectiva, la presunción de inocencia y el acceso a la justicia, generando una estructura de protección integral del ciudadano frente a la actuación del Estado. El artículo 11 numeral 3 de la Constitución establece, además, que los derechos deben garantizarse de manera directa e inmediata por y ante cualquier autoridad, lo que implica que las autoridades administrativas también están obligadas a respetar el derecho a la defensa, incluso fuera del ámbito estrictamente judicial.

El derecho a la defensa implica no solo la posibilidad de ser oído, sino también de contar con el tiempo y los medios adecuados para preparar la defensa, a ser asistido por un abogado, a presentar pruebas y a impugnar las decisiones adoptadas por la autoridad. En el procedimiento sancionatorio de tránsito por medio de radares electrónicos, este derecho se ve afectado por falencias estructurales: las notificaciones deficientes, la falta de audiencia pública, la imposibilidad de presentar descargos en condiciones adecuadas y la presunción de culpabilidad basada únicamente en registros fotográficos, configuran violaciones sustantivas al principio de contradicción y defensa (García & López, 2020). Incluye varias garantías: ser informado oportunamente de los cargos, tener tiempo y medios adecuados para la preparación de la defensa, contar con asistencia jurídica, interponer recursos, ofrecer pruebas y participar activamente en todas las etapas del procedimiento. Estas garantías están reconocidas también en instrumentos internacionales como el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (art. 14) y la



Convención Americana sobre Derechos Humanos (art. 8), que establecen que toda persona tiene derecho a ser oída con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial (Ramírez, 2023).

La notificación como garantía del debido proceso en las contravenciones de tránsito

En todo procedimiento administrativo sancionador, la notificación del presunto infractor constituye un presupuesto esencial del derecho a la defensa. Este acto procesal no es una mera formalidad, sino una garantía sustantiva del debido proceso que asegura a la persona la oportunidad de conocer los hechos que se le imputan, de presentar pruebas en su defensa y de ejercer los recursos previstos por la ley. En el caso de las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad captadas mediante foto radares, la notificación se convierte en el eslabón más delicado del sistema sancionatorio, pues de su eficacia depende la posibilidad real de controvertir la infracción y de activar los mecanismos de tutela judicial efectiva. “La notificación electrónica debe ser segura, comprobable y accesible, de lo contrario se configura una vulneración del derecho a ser oído (García & López, 2020).

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 76, establece que “en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso” y que este incluye, entre otras garantías, “el derecho a ser notificado debidamente” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, art. 76.7.a). La norma suprema no hace distinción entre procesos judiciales o administrativos, lo que implica que toda actuación de la administración pública con efectos sancionadores debe cumplir con los principios del debido proceso y garantizar el derecho a la defensa en todas sus etapas.

En el contexto de las contravenciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos, particularmente por radares electrónicos, el procedimiento inicia con la captación automática de una supuesta infracción. Esta información se transmite al sistema informático del Gobierno Autónomo Descentralizado correspondiente o de la autoridad competente, que procede a emitir una citación y notificación al propietario del vehículo registrado. Sin embargo, en la práctica, esta notificación se realiza, en la mayoría de los casos, por medios electrónicos (correo electrónico o mensajes de texto), sin constancia fehaciente de su recepción por parte del ciudadano. Esto genera un grave problema de constitucionalidad y legitimidad del proceso.



Como advierten García y López (2020), “la notificación debe ser personal o, en su defecto, realizada por medios que aseguren razonablemente la recepción y comprensión del contenido por parte del administrado” (p. 64). No basta con que la administración diga haber enviado un mensaje: debe probar que la persona fue efectivamente informada dentro del plazo legal, para que pueda ejercer su derecho de impugnación. El artículo 237 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre señala que la citación deberá notificarse personalmente, salvo casos excepcionales. Sin embargo, esta disposición ha sido ignorada en la implementación de los sistemas automatizados, que han priorizado la eficiencia recaudatoria sobre las garantías procesales.

Los efectos de una notificación inadecuada son profundos. Muchos ciudadanos descubren que tienen sanciones pendientes recién cuando intentan matricular su vehículo, renovar su licencia o realizar trámites administrativos. En ese momento, el plazo para impugnar ya ha vencido, y se encuentran en estado de indefensión. En palabras de Martínez (2022), “el uso de tecnologías de control del tránsito ha creado una especie de justicia sin audiencia, donde el ciudadano es sancionado sin haber sido oído ni informado debidamente” (p. 51).

Esta problemática ha sido objeto de pronunciamientos por parte de la Corte Constitucional del Ecuador, especialmente en la sentencia No. 254-19-EP/21, donde se declaró la vulneración al derecho al debido proceso por la falta de notificación efectiva en un procedimiento administrativo sancionador en materia de tránsito. La Corte enfatizó que la administración no puede prescindir de la verificación de la notificación y que la simple alegación de haber enviado un correo electrónico no es suficiente para considerar cumplido este requisito procesal (Corte Constitucional del Ecuador, 2021).

El principio de presunción de inocencia también se ve afectado en este contexto. El sistema sancionatorio presume que el propietario del vehículo es automáticamente el infractor, sin que se investigue la identidad del conductor. Esta presunción, unida a la deficiente notificación, genera una doble vulneración: se sanciona a una persona sin prueba plena de su autoría y sin haberle dado oportunidad de defensa. Tal como indica Camacho (2023), “el traslado de responsabilidad del conductor al propietario, sin procedimiento que lo permita refutar dicha imputación, viola el principio de responsabilidad personal y la presunción de inocencia” (p. 94).



La doctrina comparada ha advertido sobre estos riesgos. En países como España, la jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha establecido que la notificación en los procedimientos sancionadores debe ser realizada por medios que garanticen su recepción efectiva, y que el uso de tecnologías no puede reemplazar las garantías básicas del procedimiento legal. La sentencia STC 6/2010 del Tribunal Constitucional español estableció que incluso en procedimientos automatizados debe existir la posibilidad de contradicción y defensa. En Colombia, la Corte Constitucional ha dispuesto en múltiples fallos que “la notificación debe ser adecuada, oportuna y eficaz, y que los medios tecnológicos utilizados deben ajustarse a la realidad social y a la capacidad de acceso del administrado” (Sentencia C-150/21, Corte Constitucional de Colombia).

En el caso ecuatoriano, la brecha digital y las condiciones socioeconómicas de muchas regiones del país hacen inviable el uso exclusivo de medios electrónicos como canal de notificación. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), al menos un 30% de los hogares en zonas rurales no dispone de acceso regular a internet ni correo electrónico actualizado. Esto convierte a la notificación electrónica en un instrumento regresivo que margina a sectores vulnerables y que profundiza la desigualdad en el acceso a la justicia.

El derecho a la defensa, tal como ha sido desarrollado por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, incluye el derecho a ser informado de manera oportuna y comprensible de los cargos formulados, así como la oportunidad real de presentar descargos (Corte IDH, Caso Barreto Leiva vs. Venezuela, 2009). Si la persona no es notificada, no puede ser considerada parte en sentido estricto, y por tanto, el procedimiento queda viciado de nulidad. Como lo resume Pazmiño (2020), “la falta de una notificación legalmente válida convierte al procedimiento sancionador en una forma de represión administrativa sin garantías” (p. 93).

En este contexto, resulta indispensable replantear el sistema de notificación de contravenciones de tránsito, introduciendo mecanismos que garanticen su efectividad. Una posible solución es la creación de una plataforma única de notificación electrónica con acuse de recibo verificable, similar a la que se emplea en los procesos judiciales con firma electrónica. Esta plataforma permitiría dejar constancia no solo del envío, sino también de la apertura y lectura del mensaje por parte del destinatario. Adicionalmente, se podría establecer como obligación la notificación física o telefónica certificada en



casos donde el infractor no haya respondido al canal digital, y la obligación de verificar periódicamente los datos de contacto del propietario del vehículo.

Otra alternativa viable sería implementar un sistema de alertas automatizadas con confirmación de recepción (por ejemplo, mediante códigos PIN enviados al celular o correo del usuario, que deben ser ingresados para completar la notificación), lo cual fortalecería la trazabilidad y la transparencia del procedimiento. Además, se debe considerar ampliar el plazo de impugnación de tres a siete días hábiles, como lo recomiendan autores como Rivera (2021), para garantizar que el infractor cuente con tiempo razonable para recabar pruebas y preparar su defensa, sobre todo en lugares donde el acceso a la justicia es limitado.

Finalmente, este análisis permite concluir que sin una notificación oportuna, clara, fehaciente y con respaldo verificable, el derecho a la defensa es meramente ilusorio. La notificación no debe entenderse como un trámite administrativo más, sino como el acto que inicia el ejercicio pleno de los derechos del ciudadano frente al poder sancionador del Estado. La legitimidad del procedimiento sancionador en materia de tránsito depende, en gran medida, de la existencia de una notificación real y efectiva, pues sin ella no hay debido proceso, ni contradicción, ni justicia. “La Corte Constitucional ha señalado que todo proceso sancionador debe observar los principios del debido proceso y garantizar el derecho a la defensa desde el inicio del procedimiento (Corte Constitucional del Ecuador, 2021, Sentencia No. 254-19-EP/21).

Casos prácticos y jurisprudencia

En los procedimientos sancionatorios de tránsito, especialmente aquellos derivados de la detección automatizada por medio de radares, el ejercicio del derecho a la defensa se ve comprometido por múltiples factores. Las falencias estructurales más graves incluyen:

En la sentencia No. 254-19-EP/21 emitida por la Corte Constitucional del Ecuador, se abordó un caso relacionado con sanciones de tránsito impuestas sin una notificación adecuada al presunto contraventor. En dicha resolución, la Corte señaló que la administración pública tiene la obligación de garantizar procedimientos que respeten el debido proceso, y enfatizó que la notificación es una condición esencial para la validez del procedimiento administrativo sancionador (Corte Constitucional del Ecuador, 2021).

- La ausencia de una notificación personal o verificable al presunto infractor.



- La falta de mecanismos efectivos para impugnar la citación en un plazo razonable.
- La presunción de que el propietario del vehículo es automáticamente el autor de la contravención.
- La falta de audiencia pública o espacio para ofrecer pruebas en contra de la sanción.

Asimismo, en varios fallos emitidos por jueces de contravenciones de tránsito en ciudades como Quito, Guayaquil y Cuenca, se ha observado una tendencia creciente a declarar la nulidad de las sanciones impuestas mediante foto radar, cuando se comprueba que el ciudadano no fue debidamente notificado o cuando existen dudas razonables sobre la identidad del conductor. Por ejemplo, en el caso 17833-2021, el juez de tránsito de Pichincha anuló una multa por considerar que el correo electrónico donde se envió la notificación no era el que constaba en el registro oficial del propietario del vehículo (Martínez, 2022). Estos elementos comprometen seriamente el principio de contradicción, que es esencial en todo proceso legal. En lugar de garantizar un espacio en el que el ciudadano pueda controvertir las pruebas, el sistema sancionador por radar presupone culpabilidad y limita las posibilidades de defensa efectiva. Esto ha sido advertido por la doctrina jurídica nacional y por jurisprudencia de la Corte Constitucional, que ha exigido que incluso en procedimientos administrativos debe observarse el estándar constitucional del debido proceso (García & López, 2020).

Estos precedentes confirman que la aplicación automática de sanciones basadas en dispositivos tecnológicos sin una efectiva garantía de defensa vulnera derechos fundamentales. Además, el principio de legalidad requiere que todo procedimiento sancionatorio esté debidamente regulado y que su ejecución no dependa de presunciones sino de pruebas verificables (Pazmiño, 2020).

Desde una perspectiva doctrinaria, autores como Fix-Zamudio y Bidart Campos han sostenido que el derecho a la defensa no es una concesión del Estado, sino un derecho inherente que acompaña a la persona desde el inicio de cualquier actuación estatal que pueda afectar sus derechos o patrimonio. En ese sentido, cualquier proceso sancionatorio debe garantizar una instancia donde el ciudadano pueda ser oído con plenas garantías. La utilización de tecnologías para controlar infracciones debe respetar los derechos fundamentales y no suplantar la garantía del contradictorio (Ruiz, 2020).

Propuestas de reforma legal o administrativa

Por tanto, la automatización del procedimiento sancionatorio mediante dispositivos tecnológicos debe ir acompañada de mecanismos jurídicos adecuados que aseguren el respeto a los principios de legalidad,



contradicción, imparcialidad y defensa. La ausencia de estas condiciones transforma al procedimiento en un acto meramente administrativo, carente de legitimidad democrática y constitucional.

Para garantizar el respeto al derecho a la defensa en las sanciones de tránsito por foto radar, se proponen las siguientes reformas y medidas:

La jurisprudencia comparada también refuerza esta visión. En países como España y Colombia, el uso de radares para sancionar infracciones de tránsito está condicionado a que se garantice al infractor la posibilidad real de impugnar la sanción, con acceso a las pruebas, asistencia letrada y audiencia previa. En Ecuador, aunque la ley establece la posibilidad de impugnación, la efectividad de dicha garantía está gravemente comprometida por la inadecuada notificación y por la imposibilidad material de ejercer el derecho dentro del breve plazo otorgado (Pazmiño, 2020).

En conclusión, el análisis jurídico del derecho a la defensa evidencia que el actual modelo de control del tránsito mediante radares electrónicos vulnera derechos constitucionales básicos. La legitimidad del Estado para sancionar debe estar acompañada de procedimientos que garanticen a los ciudadanos su derecho a defenderse, a ser escuchados y a que su causa sea conocida por una autoridad competente con respecto a todas las garantías del debido proceso. Las sanciones deben ser proporcionales al daño causado, especialmente cuando no existe dolo directo por parte del infractor (Vega, 2021).

- Reforma normativa al Código Orgánico Integral Penal y al Reglamento de Tránsito, para establecer claramente la obligatoriedad de una notificación personal o por medios tecnológicos que cuenten con acuse de recibo verificable (Vega, 2021).
- Creación de una plataforma única de notificación electrónica, que garantice la entrega efectiva de citaciones y sanciones, con acceso público a las evidencias fotográficas, fecha, hora y coordenadas geográficas del evento (Torres, Morales & Espinosa, 2018).
- Reconocimiento expreso del principio de presunción de inocencia en los procedimientos administrativos de tránsito, obligando a la administración a probar la autoría del infractor más allá de la mera titularidad del vehículo (García & López, 2020).
- Ampliación del plazo de impugnación, de tres a siete días hábiles, permitiendo al ciudadano contar con mayor tiempo para ejercer su defensa de manera efectiva (Rivera, 2021).



- Capacitación a los operadores de justicia de tránsito, para garantizar un análisis adecuado de las pruebas tecnológicas y la correcta valoración de las garantías constitucionales (Ramírez, 2023).
- Implementación de audiencias orales en procesos sancionatorios superiores a cierto umbral económico, garantizando el derecho a ser oído ante una autoridad imparcial (Martínez, 2022).

CONCLUSIONES

La presente investigación permitió constatar que el proceso sancionatorio aplicado en el Ecuador para las contravenciones de tránsito por exceso de velocidad detectadas mediante radares electrónicos presenta múltiples deficiencias que afectan el derecho a la defensa de los ciudadanos, en contravención a lo dispuesto en la Constitución y en instrumentos internacionales de derechos humanos.

Respecto al objetivo general, se ha demostrado que dicho proceso vulnera de manera sistemática el derecho a ser notificado en forma oportuna, clara y fehaciente, lo que impide ejercer la contradicción, presentar pruebas, solicitar audiencia ante juez competente y acceder a una defensa técnica eficaz. El carácter automático de las sanciones y la presunción de culpabilidad del propietario del vehículo configuran prácticas administrativas que contradicen principios básicos del debido proceso.

En relación con el primer objetivo específico, se identificaron las características normativas del proceso sancionatorio en el marco del Código Orgánico Integral Penal y del Reglamento de la Ley de Tránsito, destacándose la existencia de vacíos normativos, ambigüedades en la forma de notificación y una aplicación rígida de la presunción de responsabilidad sobre el titular registral del vehículo, sin atender a criterios de autoría o participación directa.

En cuanto al segundo objetivo específico, se identificaron varios aspectos concretos del derecho a la defensa que resultan vulnerados, entre ellos: la falta de notificación personal oportuna, la limitación del acceso a la evidencia (fotos, calibración del radar), el corto plazo para impugnar la infracción, y la imposibilidad de ser oído ante una autoridad imparcial antes de la imposición de la multa.

En suma, el estudio permite concluir que el sistema actual no garantiza una tutela judicial efectiva para los ciudadanos sancionados por medios tecnológicos. Esto requiere una reforma profunda, tanto en el plano legal como en la práctica administrativa, que asegure el equilibrio entre la seguridad vial y los derechos fundamentales del ciudadano. De no corregirse estas falencias, se consolida una estructura



sancionatoria de corte autoritario, en la que prevalece la eficiencia recaudatoria por sobre la justicia y la legalidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Andrade, P. (2020). *Control automatizado del tránsito y derechos fundamentales*. Revista Jurídica Andina, 15(2), 45–63.
2. Benavides, C. (2019). *Control de velocidad y prevención de accidentes de tránsito en el Ecuador*. Revista de Seguridad Vial y Transporte, 7(1), 34–49.
3. Camacho, L. (2023). *Presunción de inocencia en procesos contravencionales de tránsito*. Revista Jurídica Nacional, 14(1), 88–103.
4. Código Orgánico Integral Penal (COIP). (2014). *Registro Oficial Suplemento N.º 180*. Asamblea Nacional del Ecuador.
5. Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Registro Oficial N.º 449*. Montecristi.
6. Corte Constitucional del Ecuador. (2021). *Sentencia No. 254-19-EP/21*. Quito: Registro Oficial.
<https://www.corteconstitucional.gob.ec/>
7. Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). (2009). *Caso Barreto Leiva vs. Venezuela. Sentencia de 17 de noviembre de 2009*.
https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_206_esp.pdf
8. García, J., & López, F. (2020). *Notificación electrónica y debido proceso en el ámbito administrativo sancionador*. Revista Ecuatoriana de Derecho Administrativo, 8(1), 123–140.
9. García, M., & López, R. (2020). *El derecho a la defensa y su aplicación en el procedimiento administrativo sancionador*. Quito: Editorial Jurídica Nacional.
10. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2022). *Estadísticas de acceso a Internet en hogares del Ecuador 2021*. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec>
11. Martínez, A. (2022). *Derecho a la defensa y medios electrónicos: un análisis desde el principio de contradicción*. Revista de Derecho Procesal, 10(3), 88–102.
12. Martínez, J. (2022). *El uso de medios tecnológicos en el control del tránsito y sus implicaciones jurídicas*. Revista de Derecho Público, 15(2), 45–59.



13. Pazmiño, L. (2020). *Tecnología y garantías procesales en el ámbito contravencional de tránsito*. Revista Ecuatoriana de Derecho y Justicia, 8(1), 87–104.
14. Ramírez, D. (2022). *Los GADs y el régimen sancionador en materia de tránsito: desafíos legales y administrativos*. Revista Jurídica Municipal, 7(2), 55–78.
15. Ramírez, D. (2023). *Debido proceso y medios electrónicos en el sistema sancionatorio ecuatoriano*. Revista Iberoamericana de Derecho Procesal, 12(4), 112–130.
16. Reglamento General de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2012). *Registro Oficial N.º 618*.
17. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2012). *Registro Oficial Suplemento No. 625*.
18. Reyes, J. (2020). *Presunción de legalidad en la infracción de tránsito y su afectación al debido proceso*. Revista de Derecho Constitucional, 13(2), 61–77.
19. Rivera, S. (2021). *Principios de proporcionalidad en las contravenciones de tránsito*. Revista Latinoamericana de Derecho Penal, 11(3), 75–89.
20. Ruiz, M. (2020). *Tecnología y garantías constitucionales en el procedimiento sancionador*. Revista de Derecho Público, 19(1), 67–84.
21. Silva García, H. (2017). *Derecho sancionador y debido proceso: Fundamentos teóricos y aplicación práctica*. Bogotá: Editorial Temis.
22. Torres, C., Morales, D., & Espinosa, F. (2018). *Tecnologías de fiscalización del tránsito y sus efectos jurídicos*. Revista Técnica de Transporte y Movilidad, 9(2), 33–47.
23. Vega, A. (2021). *Crítica a la automatización del sistema sancionador de tránsito en Ecuador*. Revista de Estudios Constitucionales, 19(1), 55–70.
24. Vega, C. (2021). *Proporcionalidad de las sanciones y seguridad vial en Ecuador*. Revista de Derecho Penal y Criminología, 6(4), 105–120.
25. Villavicencio, R., & Suárez, M. (2019). *La fiabilidad técnica de los cinemómetros en el proceso contravencional*. Revista Técnica de Transporte y Seguridad Vial, 3(1), 22–37

