

ISSN: 2773-7349

Sociedad & Tecnología

Revista del Instituto Tecnológico Superior Jubones

2021

Volumen / 4

Número / S2

Noviembre





La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador

The lack of regulation of incorrect use of driving licenses in Ecuador

Jean Jorge Quezada¹

E-mail: jjquezada_est@utmachala.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8236-4577>

Cristhian Armando Asanza Romero¹

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0629-683X>

E-mail: casanza3@utmachala.edu.ec

Gabriel Yovany Suqui Romero¹

E-mail: gsuqui@utmachala.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3704-8193>

¹Carrera de Jurisprudencia de la Universidad Técnica de Machala. Machala, Ecuador

Cita sugerida (APA, séptima edición)

Quezada, J. J., Asanza-Romero, C. A. & Suqui-Romero, G. Y. (2021). La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador. *Revista Sociedad & Tecnología*, 4(S2), 500-515.

RESUMEN

Dentro del sistema de obtención de licencias en el Ecuador, los conductores van adquiriendo progresivamente habilidades que les permiten utilizar vehículos de mayor complejidad conforme avanza su capacitación. Bajo esta modalidad, se sobreentiende lógicamente que un conductor de vehículos pesados sabe conducir toda la gama de vehículos que están por debajo de éste. Sin embargo, el COIP sanciona como contravención la conducción de vehículos con licencias diferentes a las necesarias, cuando lo correcto sería el uso de licencias inferiores a la necesaria. En este contexto se realizó este estudio descriptivo tipo revisión documental con enfoque cualitativo, que tiene como objetivo analizar la falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador; en su cumplimiento

se aplicaron los métodos: exegético, revisión bibliográfica y revisión documental, así como la técnica de análisis de contenido, lo que permitió analizar los principales cuerpos normativos del ordenamiento jurídico ecuatoriano que regulan la materia de tránsito, concluyendo que el sistema normativo ecuatoriano en materia de tránsito es completo y complejo, pero necesita de pequeñas reformas para así lograr un mejor cumplimiento y respeto de las leyes de tránsito.

Palabras clave:

Licencia de conducir, tipos de vehículos, Derecho penal, Derecho administrativo, contravención de tránsito

ABSTRACT

Within the licensing system in Ecuador, drivers progressively acquire skills that

allow them to use more complex vehicles as their training progresses. Under this modality, it is logically understood that a driver of heavy vehicles knows how to drive the entire range of vehicles that are below him. However, the COIP sanctions as a violation the driving of vehicles with licenses other than those necessary, when the correct thing would be to use licenses that are less than necessary. In this context, this descriptive study of a documentary review type was carried out with a qualitative approach, which aims to analyze the lack of regulation of the incorrect use of driver's licenses in Ecuador; In its compliance, the following methods were applied: exegetical, bibliographic review and documentary review, as well as the content analysis technique, which allowed us to analyze the main normative bodies of the Ecuadorian legal system that regulate the matter of traffic, concluding that the Ecuadorian normative system In terms of traffic, it is complete and complex, but it needs small reforms in order to achieve better compliance and respect for traffic laws.

Keywords:

Driver's license, types of vehicles, criminal law, administrative law, traffic offense.

INTRODUCCIÓN

En el Ecuador, el sistema de aprendizaje y adquisición de licencias de conducir requiere que, el interesado curse una serie de programas, mediante los cuales y de modo progresivo aprende a conducir los vehículos de menor complejidad, hasta llegar a las últimas categorías, que incluyen vehículos de mayor tamaño y complejidad, tales como los de carga pesada, buses y maquinarias.

En la práctica es común observar personas que conducen un vehículo con una licencia de conducir de categoría diferente a la estipulada, dándose el caso con mucha frecuencia de conductores que portan una licencia de categoría superior a la necesaria, es decir, está conduciendo un

vehículo con una complejidad mucho menor a aquellos que su licencia le habilita. Ejemplo, conduce una camioneta de transporte particular, denominados según el Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (RLOTTTSV) vehículos livianos, dentro del transporte terrestre por cuenta propia, cuando posee una licencia de conducir camiones con tráiler, vehículo de carga pesada de más de 3.5 toneladas, considerado como transporte terrestre comercial (Presidencia de la República del Ecuador, 2012, art. 63).

En este caso, se cumplen las condiciones desarrolladas en el tipo penal del art. 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) para que se emita una boleta de multa. Pero de manera lógica, se presupone que el conductor, calificado para la conducción de vehículos pesados, como el caso del ejemplo anterior, dentro del proceso de aprendizaje para obtener la licencia de conducción, ya aprendió a conducir todo tipo de vehículos de categorías inferiores, dentro de los cuales constan los vehículos livianos de transporte por cuenta propia. Sin embargo, contra toda lógica, la redacción del art. 386 del COIP permite tal sanción.

El sistema legal que rige en el Ecuador en materia de tránsito es amplio, yendo desde el área penal, con el COIP, donde se tipifican las infracciones de tránsito así como las penas que recaen sobre los usos incorrectos de las licencias de conducir, hasta el área administrativa, con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), el RLOTTTSV y resoluciones varias de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), que regulan aristas de indispensable análisis para abordar el tema de las licencias de conducción.

Dentro de la amplitud de este marco normativo (Figueroa Arévalo & Suqui Romero, 2021), además de la regulación de aspectos variados, una gran sección dirige su atención a un problema social como son

los accidentes de tránsito¹, con un alto riesgo de pérdida de vidas humanas, donde se enfatiza en la cantidad de fallecimientos por accidentes de tránsito en los últimos años; en 2018 perdieron la vida por esta causa 2.153 personas, en el 2019, 2.151 y 1.591 en el 2020 (ANT, 2021). Situación que inquieta a muchos especialistas en el tema, quienes consideran que las propuestas para frenar la elevación en la tasa de contraventores al igual que la de mortalidad por accidentes de tránsito deben ser hechas desde una perspectiva antropológica sociocultural (De la Torre Saravino, 2017).

Propuestas que deben partir del análisis sobre la base de considerar el sistema vial y de transporte como “un sistema tecnológico complejo del que depende la supervivencia de una sociedad” (Sánchez Ferreira, 2012, p. 3), además de su importancia dentro de la vida cotidiana, colaborando en el desplazamiento de personas, víveres y mercancías. Estas peculiaridades, la importancia del transporte y su característica de actividad ordenada y técnica (Molina Calderón, 2012), así como necesidad de preservar vidas humanas evitando accidentes de tránsito es la motivación esencial por la cual el Derecho regula el tránsito y el transporte.

Dentro de las medidas contempladas en el marco normativo se evidencian como las más importantes, las preventivas y las sancionadoras. Las primeras, están enfocadas en la preparación y disposición de manera anticipada de acciones programadas y desarrolladas para disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito (Ocampo Suárez-Valdés, 2011). Con respecto a las segundas, se puede indicar que éstas poseen un efecto posterior al accidente, y tienen como objetivo sancionar o reprochar a la persona transgresora la inobservancia de medidas que, de haber sido tomadas en

cuenta, podrían haber evitado o disminuido las consecuencias del accidente.

Dentro de las medidas preventivas se erigen todas aquellas acciones y políticas públicas que tienen por objetivo la toma de conciencia por parte de los conductores y peatones, así como todas aquellas personas que puedan estar inmiscuidas en accidentes de tránsito. Por esto, es fundamental contribuir con campañas de concienciación, al ser el factor humano una de las principales causas de accidentes (Constante Tipán, 2017). Aquí también pueden estar las sanciones penales, como elementos disuasorios. Dentro de las medidas sancionadoras se encuentran las sanciones penales recogidas en el COIP, que tienen lugar después de sucedido el accidente o luego de la conducta que da lugar a la sanción.

En este ámbito, numerosos artículos dentro del COIP recogen aquellas conductas que a entender del legislador penal ecuatoriano son merecedoras de sanción (Durán Chávez & Henríquez Jiménez, 2021). A partir del art. 371 se recogen una serie de reglas generales, agrupadas bajo el Capítulo VIII, denominado “Infracciones de Tránsito”, donde se encuentran los delitos culposos de tránsito y las contravenciones de tránsito.

Dentro de estos tipos penales se encuentra el mencionado art. 386, que sanciona el uso incorrecto de licencia por categoría establece como infractor a “la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce” (Asamblea Nacional, 2014).

Se comprende que la preocupación del legislador es la de evitar, por medios disuasorios, la comisión de accidentes de tránsito, sin embargo, la ambigüedad del término diferente ocasiona que en situaciones como la ya mencionada en el ejemplo al inicio de esta introducción, se exceda con el castigo a personas que no

¹ Al respecto, Toscano Izurieta (2014) establece que los accidentes de tránsito son un problema “de orden legal y social” (p. 22). Sin lugar a dudas, los accidentes de tránsito tienen una perspectiva o factor legal, pero

más que nada, se erigen como un problema social y cultural, toda vez que los conductores y peatones no respetan la normativa vigente, en una práctica que culturalmente se extiende por todo el país.

merecerían, por sus aptitudes de conducción, ser sancionadas (Medina Peña et al., 2021).

Por su parte, el sistema de licencias ecuatoriano se encuentra regulado por la LOTTTSV, su Reglamento y el Manual de Requisitos para Emisión de Títulos Habilitantes de Tránsito. Las licencias se dividen en categorías, y dentro de éstas, una subdivisión en tipos de vehículos. El art. 127 del RLOTTTSV, expresa que "únicamente la Agencia Nacional de Tránsito y sus Unidades Administrativas podrán emitir licencias y permisos de conducir". En concordancia, el RLOTTTSV, en el art. 125 establece la siguiente prohibición:

Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador (Presidencia de la República del Ecuador, 2012).

Por otro lado, el COIP, dentro de sus tipos penales dedicados a materia de tránsito, establece sanciones con respecto a la conducción de vehículos con licencia de categoría diferente, incluyendo la conducción de vehículos con licencias de categorías superiores a la requerida, como ya se apuntó anteriormente, siendo éste el problema principal que motivó esta investigación que tiene por objetivo analizar la falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador.

Este trabajo se estructura en cuatro apartados; en el primer se realiza un breve abordaje al tipo penal, como un elemento fundamental dentro del Derecho penal, toda vez que en el Ecuador las contravenciones de tránsito se sancionan por medio del Derecho penal. También, se

aborda el tema de los elementos normativos y descriptivos dentro de la Teoría del tipo penal.

En un segundo apartado, se analiza el sistema legal de las licencias de conducir en el Ecuador, centrándose en el auxilio del Derecho administrativo con respecto al Derecho penal. Así mismo, se repasan los principales cuerpos normativos en materia de tránsito que regulan esta actividad humana, considerada como técnica y ordenada.

Posteriormente, en un tercer apartado se centra el estudio en los problemas que se erigen con respecto el uso de licencia de categoría inferior como agravante en el COIP y las penas sobre las licencias, observando que, de manera ilógica e injusta, el conductor del ejemplo podría recibir las sanciones contenidas en el art. 386, de las más graves dentro del catálogo de contravenciones de tránsito.

Por último, en un cuarto epígrafe, toda vez que se ha analizado lo ilógico de la sanción, así como las penas que se establecen por tal conducta, se concentra la atención en una posible reforma al COIP que prevea y permita la conducción de vehículos con licencia de conducir superior a la necesaria, reemplazando para esto el elemento descriptivo diferente por inferior.

METODOLOGIA

Para el cumplimiento del objetivo plantado se realizó un estudio descriptivo de tipo revisión documental con enfoque cualitativo (Espinoza, 2020). Sustentado en el método exegético, revisión bibliográfica y revisión documental, así como la técnica de análisis de contenido.

El método exegético permitió analizar e interpretar los principales cuerpos normativos del ordenamiento jurídico ecuatoriano que regulan la materia de tránsito. De igual forma a través de la revisión documental y bibliográfica, y la técnica de análisis de contenidos se estudiaron documentos, tesis, artículos científicos, libros, etc. que fueron recuperados con el auxilio de los motores

de búsqueda de repositorios universitarios y bases de datos especializadas en el tema.

DESARROLLO

Para iniciar el estudio de la problemática planteada es necesario remitirse a un elemento de trascendental importancia dentro del Derecho penal, como es el tipo penal. Esto, dado que, en el Ecuador, las contravenciones de tránsito se alejan del plano administrativo (con la entrada en vigencia del COIP y se sancionan por medio del uso del *ius puniendi* estatal en su vertiente penal.

1. El tipo penal

El tipo penal, dentro de una óptica finalista, se caracteriza por tener un tipo objetivo y un tipo subjetivo (Paca Padilla, 2019). Dentro del tipo objetivo se localizan elementos tales como el sujeto activo, el sujeto pasivo, los elementos normativos y descriptivos, el bien jurídico, entre otros, mientras que, en el tipo subjetivo, se localizan el dolo y la culpa (Vega Arrieta, 2016).

En cuanto a la faceta subjetiva de los delitos de tránsito, la doctrina ha establecido que éstos son culposos y no dolosos, dado que no existe dolo en la conducta de quien conduce y comete un delito de tránsito (Loaiza Martínez, 2017). Sin embargo, el uso incorrecto de una licencia de conducir pareciera tener una esencia dolosa, toda vez que se logre demostrar que el sujeto activo, quien hace un uso incorrecto de la licencia, conociendo que este documento no le permite conducir determinada categoría o tipo de vehículo, igualmente lo hace.

En el ejemplo utilizado en la introducción para el desarrollo del presente trabajo, no se apreciaría ni dolo ni culpa en el actuar del conductor, toda vez que reúne los conocimientos necesarios para la

conducción de la camioneta, y no pone con su acción, en riesgo su persona ni a terceros; sin embargo, es sancionado². Desde una visión de la teoría de la imputación objetiva, en lo referente al riesgo permitido, éste se genera a partir del desarrollo de la sociedad y su "incidencia en la creación de determinadas conductas riesgosas que, por razón de su utilidad social, no son consideradas ilícitas por el Derecho Penal" (De La Paz López, 2018, p. 4).

En tal sentido, Pérez (2018) establece que, la sociedad acepta el peligro de la conducción de vehículos como un riesgo "irremediabilmente tolerado". Si bien la conducción es un riesgo latente, el conductor del ejemplo no excede el riesgo permitido por conducir la camioneta particular, por lo que, a entender de los autores del presente trabajo, no debería ser penado.

Por su parte, la faceta objetiva, contiene una descripción, misma que versa sobre acontecimientos exteriores, que son de percepción sensorial, y donde el tipo subjetivo congrega elementos que determinan la realización de la conducta (González Castro, 2008). Dentro de esta descripción, además de elementos tales como el sujeto activo y pasivo y el verbo rector, son de vital importancia los elementos normativos y descriptivos, que serán analizados a continuación.

1.1. Elementos normativos del tipo penal

Como se apreció en líneas anteriores, los elementos normativos forman parte del tipo objetivo. Los elementos normativos del tipo penal son conceptos que no son de simple entendimiento, de modo que requieren una valoración jurídica (Vega Arrieta, 2016). Con esta definición, se puede indicar que el elemento normativo es una palabra o frase que para su aplicación dentro del tipo penal hace necesario

² Al respecto, no cae en la impericia, entendida por Enríquez (2010) como "la falta de habilidad o capacidad técnica para el ejercicio de una actividad" (p. 35), que en materia de tránsito deriva en

accidentes "por desconocimiento y falta de práctica, y debe responder ante la justicia (...) por falta de cultura en materia de tránsito" (p. 35-36).

remitirse a una norma determinada, que regula o explica tal concepto.

Dentro de los tipos penales de tránsito, contenidos en el COIP, existen determinados elementos normativos, como, por ejemplo, licencia de conducir y vehículo, que son luego desarrollados en la LOTTTSV y su reglamento, dado que son conceptos que no son de entendimiento común, y que su definición tampoco puede quedar al libre arbitrio de las partes procesales o del juzgador.

En el tipo penal que sanciona el uso incorrecto de licencia por categoría establece "2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce" (Asamblea Nacional, 2014, art. 386).

El tipo penal antes citado posee varios elementos del tipo, entre ellos, algunos normativos. Los elementos normativos presentes son *vehículo*, definido en el RLOTTTSV como "Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro" (Presidencia de la República del Ecuador, 2012, art. 392); por su parte, recabando una definición de licencia, el RLOTTTSV establece que es el "título habilitante que se otorga a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios" (Presidencia de la República del Ecuador, 2012, art. 392); y por categoría, se desprende del art. 132 del mismo cuerpo normativo, que es una división de las licencias de conducir, en tres tipos: No profesionales, profesionales y especiales (Presidencia de la República del Ecuador, 2012).

El término tipo, que hace referencia al tipo de vehículo que conduce el sujeto activo que comete la contravención, no es un elemento descriptivo, sino, que es normativo, esto por cuanto dentro del RLOTTTSV se establecen los tipos de vehículos y las categorías que corresponden a cada uno. Al respecto, el art. 63 del RLOTTTSV establece tres grandes tipos de vehículos de transporte: terrestre público, dentro del que se

encuentran los buses, minibuses, con carácter intraprovincial, intrarregional, interprovincial, internacional y fronterizo, terrestre comercial, donde se engloba el transporte intracantonal, los taxis, carga pesada y liviana, transporte intraprovincial, buses y vehículos de turismo, carga liviana y pesada, entre otros y transporte terrestre por cuenta propia que contempla el transporte de personas, carga liviana y pesada (Presidencia de la República del Ecuador, 2012).

Debido a esto, los términos *tipo* y *categoría* no pueden ser utilizados como sinónimos, por ende, no se puede sancionar a una persona por conducir vehículos de diferentes tipos a los habilitados en su licencia con base a este artículo.

1.2. Elementos descriptivos del tipo penal

Por su parte, los elementos descriptivos, a diferencia de aquellos elementos normativos antes analizados, pueden ser susceptibles con el uso de los sentidos (Vega Arrieta, 2016), dado que son de conocimiento común.

En el mismo sentido que lo analizado en el apartado de los elementos normativos, el art. 386 del COIP en su numeral 2, establece los siguientes elementos descriptivos: *conduzca*, *diferente* y *exigible*, términos que se definen a continuación, en base al Diccionario de la RAE:

Conduzca: "Guiar un vehículo automóvil" (RAE, 2021).

Diferente: "Diverso, distinto" (RAE, 2021).

Exigible: "Que puede o debe exigirse" (RAE, 2021).

El conflicto entre los elementos normativos y los descriptivos recae en que los elementos normativos no pueden ser abordados como meramente descriptivos, dado que su influencia e importancia dentro del tipo penal no permite una reflexión superficial. Por lo que, al presentarse un elemento que debería ser normativo, carente de definición jurídica, y, por lo tanto, en calidad de elemento descriptivo,

da lugar a confusiones e inseguridad jurídica al respecto.

Claramente el elemento descriptivo *diferente* es el que marca el sentido de todo el tipo penal, dado que es el mandato con el cual el legislador establece que tipos de licencias son las que no concuerdan con la conducta ideal, que sería conducir con la licencia adecuada para el vehículo en cuestión. Retomando el ejemplo establecido al inicio de este trabajo, se nota que el elemento descriptivo *diferente* no es el que retrata de mejor manera la situación lógica que debería perseguirse, toda vez que existen licencias *diferentes* a la exigible para conducir la camioneta y que, sin embargo, esto no significa que todas aquellas licencias que sean diferentes a la exigible inhabilitan al conductor.

No se puede, por mandato del principio de interpretación literal de la norma penal (Asamblea Nacional, 2014, art. 13 numeral 2) presumir que, al hablar de categoría diferente, el legislador penal haya querido colocar únicamente licencias de categorías inferiores y no superiores. Por este motivo, en el siguiente apartado, se centra la atención en la diferenciación existente entre categorías de licencia y tipos de vehículos, conceptos diferentes que son establecidos por la LOTTTSV y el RLOTTTSV, que forman parte del sistema legal ecuatoriano de licencias de conducir.

2. El sistema legal de licencias de conducir en Ecuador

Habiendo revisado los elementos normativos y descriptivos en los apartados anteriores, y como se aprecia en otros aspectos del ordenamiento jurídico ecuatoriano, la conjunción entre el Derecho penal y el Derecho administrativo tiene como consecuencia que estas dos ramas se auxilien y por consiguiente para la revisión de una materia en especial, como es tránsito, se requiere el estudio de ambas, debiendo hacer un análisis exhaustivo en sede penal y administrativa. De igual modo, para el juzgamiento y defensa de casos penales de tránsito, tanto jueces, fiscales como abogados deberán apoyarse en estas dos ramas (Pérez, 2020b), así como en los

cuerpos normativos que representan, el COIP en lo penal y, la LOTTTSV y su Reglamento, en lo administrativo.

Esto pareciera, en un inicio, no tener incidencia, pero es en sede administrativa donde la normativa es extensa y por poseer esa forma auxiliar al Derecho penal es muy importante revisarla puesto que es utilizada como medio de definición de términos.

Como parte de la regulación penal ecuatoriana, es el COIP el único cuerpo normativo que tiene recogidas el conjunto de conductas y sanciones penales en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, situación que se aprecia cuando se revisa la LOTTTSV, y se encuentra derogado el Título III, referente a las infracciones de tránsito, derogación que surge desde el año 2014, cuando entra en vigencia el COIP.

En sede administrativa, el principal cuerpo normativo que regula el uso de las licencias de conducir en el Ecuador es la LOTTTSV, misma que recoge aspectos esenciales en el Capítulo I, a partir del art. 89, artículo que establece que, la licencia de conducir es una "autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible" (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Conjugando lo mencionado *supra* con el ejemplo que da lugar al presente trabajo, se aprecia que más allá de poseer una licencia de categoría diferente, se está acreditando los dos elementos mencionados el art. 89, tanto la aptitud del conductor como la idoneidad para circular con el mínimo de riesgo posible. Surge por tanto la principal interrogante a desarrollar en lo que sigue de este ensayo, ¿por qué se debería entonces sancionar al conductor del ejemplo?

Retomando el análisis de la LOTTTSV, este cuerpo normativo, en su art. 95, establece que "Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente" (Asamblea Nacional Constituyente, 2008), lo cual

deriva al art. 132 del RLOTTTSV que establece que las "licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales" (Presidencia de la República del Ecuador, 2012). Este artículo también define las subcategorías o llamados tipos de licencias, siendo éstos Tipo: A, B y F (dentro de la categoría de no profesionales), C1, C, D, D1, E, E1, G y A1 (dentro de la categoría profesionales).

La normativa aclara que quienes tengan estas licencias profesionales podrán conducir los señalados como tipo "B" dentro de la categoría de no profesional y también "Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la

conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B" (Presidencia de la República del Ecuador, 2012). Por último, los permisos internacionales para conducir y las licencias de conductor andino forman parte de la categoría especial.

Al respecto de los tipos de licencia, como se revisó en el apartado anterior, la licencia de conducir en el Ecuador, a más de diferenciarse por categorías, reviste más complejidad dado que se subdivide en tipos de vehículos a los que habilita tal licencia a conducir (Presidencia de la República del Ecuador, 2012, art. 63)³. En tal sentido, Morales Íñiguez (2016) resalta que, un grave problema surge de la confusión de los

³ Art. 63.- Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos, cuyas características se establecerán en la reglamentación y normas INEN vigentes:

1. TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO:

1.1. Transporte Intracantonal.-

a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.

b) Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

1.2. Transporte Intraprovincial.- Buses y minibuses y buses tipo costa.

1.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.- Buses y minibuses, microbuses y buses tipo costa.

1.4. Transporte Internacional y Fronterizo.- Buses.

2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:

2.1. Transporte Intracantonal.-

a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses

b) Taxis:

b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.

b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.

c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).

d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

f) Fronterizo: el mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

2.2. Transporte Intraprovincial.-

a) Transporte escolar e institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

b) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

2.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.-

a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.

b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.

c) Pasajeros: Buses

3. TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA:

3.1. Transporte intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial.-

a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.

b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

términos “tipo” y “categoría”, pues antes, cuando la LOTTTSV regulaba las contravenciones, es decir, antes de la entrada en vigencia del COIP, en el art. 141 literal y de la LOTTTSV se tipificaba:

Serán sancionados con multa equivalente al 15% de la remuneración básica unificada del trabajador en general, y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

y) el que condujere un vehículo diferente al autorizado en el tipo de licencia que le corresponda (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

La autora antes señalada compara este artículo del Código penal, ya derogado, con el art. 386 del COIP vigente, que establece:

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días⁴:

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce (Asamblea Nacional, 2014).

Se aprecia que tanto la redacción anterior como la actual poseen el elemento descriptivo *diferente*, aunque centran su atención en dos clasificaciones diferentes: *tipo* de licencia y *categoría* de licencia. Sin embargo, ninguna de las dos redacciones tomaba en cuenta la categoría superior como un elemento esencial para no determinar responsabilidad penal del conductor y, por tanto, ninguna arroja luz respecto de la problemática exhibida en el ejemplo que da lugar al presente trabajo.

3. El uso de licencia de categoría inferior como agravante en el COIP y las penas sobre las licencias

⁴ Tema alejado del objetivo del presente trabajo, pero importante, es el señalamiento de cierta parte de la doctrina que establece que las penas con las

Habiendo revisado que el COIP sanciona el uso de licencia de categoría *diferencia*, se puede apreciar también que el legislador ecuatoriano ha incluido ciertas circunstancias con respecto a las licencias y su caducidad o uso incorrecto que son concebidas como agravantes, tal como se desprende del art. 374:

Agravantes en infracciones de tránsito. - Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias:

1. La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.

2. La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida” (Asamblea Nacional, 2014).

Como expresa Pérez (2020a), esta agravante va encaminada a cumplir con la obligación que tiene el Estado de únicamente permitir que las personas capacitadas conduzcan vehículos, donde la licencia, como título habilitante, se erige como una garantía básica de tal capacitación e idoneidad. En este caso, la *misión* de la agravante, de impedir que personas no capacitadas conduzcan vehículos para los cuales no reúnen las aptitudes, es correcta, toda vez que el elemento descriptivo *inferior* es preciso para reprimir o en este caso, agravar únicamente las conductas de las personas

cuales se castiga esta contravención son desproporcionadas y no han ayudado a disminuir los índices de accidentes (Castañeda Junco, 2015).

que realmente no posean las aptitudes necesarias para la conducción del vehículo en el que son detenidos.

A partir del artículo anteriormente citado, se visualiza que el legislador ha interpretado la necesidad de la inclusión de la conducción de vehículos a motor haciendo uso de una licencia de categoría y tipo inferior a la necesaria, más no lo ha regulado como un tipo penal en sí, sino, como una circunstancia agravante, toda vez que como condición se necesita la verificación de la comisión de una infracción, favorecida por la conducción irresponsable que significa incurrir en alguna de las circunstancias del artículo antes citado. Conforme se profundiza en el apartado de propuesta de reforma, esta agravante debería ser modificada y colocada como un tipo penal autónomo, en reemplazo del contenido en el art. 386, sin que esto signifique quitar tal agravante del catálogo antes revisado.

La licencia, como título habilitante para conducir, sufre penalizaciones a partir de infracciones en el COIP, apoyado por el sistema de puntos. Algunos artículos del COIP que sancionan con quitar de puntos son los siguientes: 379 (lesiones causadas por accidentes de tránsito, inciso 1), 380 (daños materiales), 383, 384, 385.1 y .2, y desde el 386 (que interesa conforme al objetivo del presente trabajo) al 392 COIP.

Luego, existe un grupo de sanciones que recaen sobre las licencias, por ejemplo, las penas no privativas de libertad contenidas en el art. 60 del COIP, literales 6 y 8:

Art. 60.- Penas no privativas de libertad. - Son penas no privativas de libertad:

4. Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo.

8. Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito (Asamblea Nacional, 2014).

De igual forma. el art. 67 del COIP, contenido dentro de las penas no privativas de libertad, establece: "Suspensión de la licencia para conducir. - La suspensión de

autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo, durará el tiempo determinado en cada infracción de tránsito" (Asamblea Nacional, 2014).

Por otra parte, sobre la licencia, también recae la suspensión, recogida en los artículos: 375, 377, 379 inciso 2, 381, 382 y 385.3 del COIP, así como la revocatoria definitivo artículo 376) pero son sanciones que, en respuesta al principio de proporcionalidad, al ser severas, son utilizadas como sanción en muy pocas infracciones, sobre todo en comparación con la pérdida de puntos analizada en el párrafo *supra*.

De manera ilógica e injusta, el conductor del ejemplo podría recibir las sanciones contenidas en el art. 386 (contravenciones de tránsito de primera clase), mismas que son consideradas de las más graves dentro del catálogo de contravenciones de tránsito, consistentes en pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de diez puntos en su licencia de conducir.

Si bien, se permite, tal como destaca Jarrín (2019), la impugnación de la contravención de tránsito, como parte de un derecho de protección frente al actuar del Estado a través de sus agentes. Pero, de todos modos, en primer lugar, invertir recursos y tiempo en emitir una boleta a quien razonablemente no lo merece, y luego, en segundo lugar, obligar al administrado a accionar el órgano jurisdiccional, con todo lo que esto representa, para litigar en una causa donde difícilmente salga vencedor, tergiversa la intención de la contravención, ya que tal intención debería ir dirigida a evitar riesgos, donde claramente, en el caso de portar una licencia *superior* a la necesaria, no se materializa, y no existen riesgos para la seguridad.

4. Propuesta de reforma al COIP

Una vez que se ha analizado la problemática expuesta, se hace pertinente presentar una solución al problema señalado. En consecuencia, en el presente apartado se mostrará una posible reforma al COIP.

Se ha visto con anterioridad que el COIP sanciona de manera injusta e ilógica a los conductores que incurrir en conductas como las señaladas en el ejemplo, del siguiente modo:

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce (Asamblea Nacional, 2014, art 386).

Advertida *supra*, la necesidad de una reforma que gire en torno de una determinación clara de la conducta, alejando el tipo penal de la indefinición del término *diferente*, se propone la siguiente redacción del artículo 386:

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días:

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría inferior a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

De este modo se pretende cubrir el vacío legal destacado a lo largo del presente trabajo, sin dejar de lado la necesidad de seguir tipificando como contravención la conducción de vehículos sin el título habilitante para tales efectos. De igual manera, se hace necesario mantener como agravante la contenida en el numeral 2 del art. 374, toda vez que se debe diferenciar, por una parte, la contravención autónoma de conducir con una licencia inferior a la exigible y, por otra parte, el exceso en el riesgo permitido que conlleva tal conducción en esas circunstancias y que termina por favorecer la comisión de un accidente de tránsito, conforme consta en la agravante contenida en el numeral 2 del art. 374 del COIP.

CONCLUSIÓN

Después de realizado un exhaustivo análisis del ordenamiento jurídico relativo a la falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador, y cumplido el objetivo propuesto en esta investigación se concluye que:

- El Derecho penal se erige como el sistema sancionador de faltas que anteriormente, se sancionaban en vía administrativa, evidenciándose así lo que la doctrina denomina “administrativización” del Derecho penal. Este fenómeno es ampliamente criticado, por cuanto cierta parte de la doctrina concibe que se están sancionando penalmente conductas que, por su gravedad, no deberían ser tramitadas por medio de la herramienta más “dura” que posee el Derecho, así como una expansión del Derecho penal a áreas antes controladas por el Derecho administrativo. Esto sirve para identificar que existe una línea divisoria entre el Derecho penal y el Derecho administrativo que, en la actualidad, se ha visto traspasada (hacia ambos lados de la frontera) y que, por ende, muestra una cooperación entre estas ramas del Derecho, que no está exenta de críticas.
- La teoría del tipo penal establece la importancia y el alcance de los elementos normativos y descriptivos, entre otros elementos. Tanto los tipos como las categorías de licencias son elementos normativos, con definiciones que se encuentran recogidas tanto en la LOTTTSV como en su reglamento.
- Dentro del ordenamiento jurídico, el COIP se establecen algunos tipos penales con carácter preventivo, así como otros con carácter netamente sancionatorio, trasladando esto a los tipos penales de tránsito, más precisamente a aquellos que

regulan aspectos de las licencias de conducir, los que poseen un carácter preventivo sancionan conductas que no tienen por qué derivar en un accidente de tránsito, sino que ya su mera comisión significa infringir medidas preventivas y por ende, merecen una sanción. Dentro de estas conductas se pueden citar los artículos 386.1, así como el inciso 2 del mismo artículo, 387.2 y .3 así como el art. 391.21.

- El sistema de licencias de conducir en Ecuador es un sistema cerrado, donde no se permite el uso de licencias para manejo de vehículos de diferentes características para los que fueron emitidas, y donde no se presupone que el conocimiento adquirido para el manejo de un vehículo permite manejar otros tipos de vehículos, por más que la luz de la lógica y del entender social, sean de más fácil o sencilla conducción. Si bien la preocupación del legislador, así como de los asesores legales de la ANT parece ser el uso de licencias de categorías inferiores, han optado por el término *diferente*, decisión que deja en vilo situaciones como las ejemplificadas al inicio de este trabajo.
- La reforma propuesta pretende solucionar esta situación, permitiendo que no exista inseguridad jurídica respecto del actuar del personal de tránsito y que se respeten los conocimientos adquiridos por los conductores, sin sancionarlos por situaciones similares a la del ejemplo, con penas que, dentro de las contenidas en las contravenciones de tránsito, son de las más altas.
- El sistema normativo ecuatoriano en materia de tránsito es completo y complejo, pero necesita de pequeñas reformas que permitan que los tipos penales sean más efectivos, evitando sancionar a conductores que con sus acciones no incrementen el riesgo de

accidentes de tránsito y así lograr un mejor cumplimiento y respeto de las leyes de tránsito.

LIMITACIONES Y ESTUDIOS FUTUROS

El estudio tiene las limitaciones propias de las investigaciones descriptivas. Los autores se proponen continuar esta línea de investigación para profundizar en las consecuencias de la falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador

RECONOCIMIENTO

Los autores agradecen las sugerencias y recomendaciones de los colegas de la Universidad Técnica de Machala, para perfeccionar el trabajo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANT. Agencia Nacional de Tránsito. (2021). *Estadísticas de siniestros de tránsito*. <https://www.ant.gob.ec/index.php/estadisticas>
- Castañeda Junco, R. (2015). *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulneran el principio de proporcionalidad*. (Tesis de Grado). Universidad Regional Autónoma de Los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/1534/1/TUBAB023-2015.pdf>
- Constante Tipán, N. (2017). *Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, Año 2016*. (Tesis de Grado). Universidad Central del Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>
- De La Paz López, M. (2018). *Riesgo permitido y responsabilidad penal*. (Tesis de Grado). Universidad de la Laguna.

- <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/9549/Riesgo%20permitido%20y%20responsabilidad%20penal.pdf;jsessionid=D9554852B63C4FAE94208E7C5E28CDF3?sequence=1>
- De La Torre Saravino, N. (2017). *Problemas socioeconómicos en personas privadas de libertad a causa de contravenciones graves de tránsito*. (Tesis de Grado). Universidad San Francisco de Quito. <https://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/7050/1/135202.pdf>
- Durán Chávez, C. E., & Henríquez Jiménez, C. D. (2021). Principio de objetividad previsto en el código orgánico integral penal. Relación con el debido proceso. *Sociedad & Tecnología*, 4(S1), 159–173. <https://doi.org/10.51247/st.v4iS1.121>
- Ecuador. Asamblea Nacional (10 de febrero de 2014). *Código Orgánico Integral Penal, COIP*. Registro Oficial Suplemento 180. Quito. Ecuador.
- Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente (7 de agosto del 2008;). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, Registro Oficial Suplemento No. 398. Quito. Ecuador.
- Enríquez, G. (2010). *Causas que generan los altos índices de contravenciones de tránsito en la Ciudad de Tulcán y sus consecuencias*. (Tesis de Máster). Universidad Central del Ecuador – Universidad Técnica del Norte. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/312>
- Espinoza Freire, E. E. (2020). La investigación cualitativa, una herramienta ética en el ámbito pedagógico. *Conrado*, 16(75), 103–110.
- Figueroa Arévalo, B. E., & Suqui Romero, G. Y. (2021). El principio de favorabilidad frente a nuevos procedimientos del Código Orgánico Integral Penal. *Sociedad & Tecnología*, 4(S1), 240–255. <https://doi.org/10.51247/st.v4iS1.133>
- González Castro, J. (2008). *Teoría del Delito*. Programa de Formación Inicial de la Defensa Pública. Costa Rica: Editorama. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/27646.pdf>
- Jarrín, I. (2019). *Impugnaciones en las contravenciones de tránsito*. Portal Web Derecho Ecuador. <https://www.derechoecuador.com/impugnaciones-en-las-contravenciones-de-transito>
- Loaiza Martínez, D. (2017). *La aplicación del procedimiento abreviado y la suspensión condicional de la pena en los delitos de tránsito ¿Doble beneficio para el infractor?* (Tesis de Grado). Universidad Internacional SEK. <https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/2369/1/Tesis%20final%7D.pdf>
- Molina Calderón, P. (2012). *Reforma de la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, cambios significativos, e inconstitucionalidades en relación a las contravenciones*. (Tesis de Grado). Universidad del Azuay. <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/1342/1/09566.pdf>
- Morales Íñiguez, V. (2016). *La Contravención de Tránsito de Primera Clase determinada en el artículo 386 numeral 2 del COIP, en el Distrito Metropolitano de Quito, año 2015*. (Tesis de Grado). Universidad Central del Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/8239>
- Ocampo Suárez-Valdés, G. (2011). *Prevención de accidentes de tráfico*. In *Prevención de deficiencias* (pp. 375-400). Observatorio Estatal de la Discapacidad. http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/2969/Prevencion_de_acc

- identes_de_trafico.pdf;jsessionid=B98167DA6CC798BC91FA55B3DF7B1B7D?sequence=1
- Paca Padilla, J. (2019). *La aplicación de la teoría del delito en las sentencias condenatorias emitidas dentro del procedimiento directo del año 2016 por los jueces de la Unidad Judicial Penal del cantón Riobamba*. (Tesis de Maestría). Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6701/1/T2908-MDPE-Paca-La%20aplicaci%C3%B3n.pdf>
- Medina Peña, R., Valarezo Román, J., & Romero Romero, C. D. (2021). Fundamentos epistemológicos del neoconstitucionalismo Latinoamericano. Aciertos y desaciertos en su regulación jurídica y aplicación práctica en Ecuador. *Sociedad & Tecnología*, 4(S1), 213–225. <https://doi.org/10.51247/st.v4iS1.130>
- Pérez, D. (2018). *Conducción de vehículos: un riesgo permitido*. Portal Web Derecho Ecuador. <https://www.derechoecuador.com/conduccion-de-vehiculos-un-riesgo-permitido>
- _____. (2020a). *Circunstancias agravantes en accidentes de tránsito*. Portal Web Derecho Ecuador. <https://www.derechoecuador.com/circunstancias-agravantes-en-accidentes-de-transito>
- _____. (2020b). *Ley de Tránsito después del COIP*. Portal Web Derecho Ecuador. <https://www.derechoecuador.com/ley-de-transito-despues-del-coip>
- Presidencia de la República del Ecuador (25 de junio de 2012). *Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Decreto Ejecutivo 1196. Registro Oficial Suplemento 731. Quito. Ecuador
- RAE. Real Academia Española. (2021). *Definición de conducir*. <https://dle.rae.es/conducir?m=form>
- _____. (2021). *Definición de diferente*. <https://dle.rae.es/diferente?m=form>
- _____. (2021). *Definición de exigible*. <https://dle.rae.es/exigible?m=form>
- Sánchez Ferreira, E. (2012). Hacia un análisis sociológico de la siniestralidad vial. *Aposta. Revista de Ciencias Sociales*, (52), 1-18.
- Toscano Izurieta, J. (2014). *Causas de las infracciones a la Ley de Tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito*. (Tesis de Grado). Universidad Central del Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5129/1/T-UCE-0013-Ab-327.pdf>
- Vega Arrieta, H. (2016). Análisis gramatical del tipo penal. *Justicia*, (29), 53-71.

CONTRIBUCIÓN DE LOS COAUTORES

En el siguiente cuadro se brinda la información sobre la participación de los autores en la elaboración del presente trabajo

Cuadro resumen. Responsabilidad de los coautores

Coautor	Responsabilidad
Jean Jorge Quezada	Tuvo a su cargo la responsabilidad organizar y controlar la ejecución de las actividades en la realización del estudio. Estudio de las normativas Redacción del ensayo
Cristhian Armando Asanza Romero	Recuperación de las normativas y materiales bibliográficos. Estudio de las normativas y materiales bibliográficos Redacción del ensayo
Gabriel Yovany Suqui Romero	Análisis de las normativas y materiales bibliográficos Revisión de la redacción del ensayo.