ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE DERECHO, POLÍTICA Y DESARROLLO

TÍTULO: ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

TRABAJO DE TITULACIÓN QUE SE PRESENTA COMO REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: JEAN LUCAS PROAÑO MENDOZA

NOMBRE DEL TUTOR: MGS.BRICCIDA ROBLES PIEDRAHITA

SAMBORONDÓN, DICIEMBRE DE 2025

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de tutor del estudiante Jean Lucas Proaño Mendoza, de la Facultad de Derecho, Política y Desarrollo de la Universidad de Especialidades Espíritu Santo,

CERTIFICO

Que, una vez analizado el trabajo de titulación "**ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR**" presentado como requisito previo a obtener el grado de Abogado, el mismo, cumple con los requisitos y méritos académicos, razón por la cual lo Apruebo en su totalidad, y Autorizo su presentación.

MGS. BRICCIDA ROBLES PIEDRAHITA

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

Información del autor

Autor: Jean Lucas Proaño Mendoza

Título académico más alto: Tecnólogo en asistencia jurídica

Filiación institucional: Universidad de Especialidades Espíritu Santo – Ecuador

Correo UEES: jean.proano@uees.edu.ec

Dirección de correspondencia: Facultad de Derecho, Política y Desarrollo, edificio P, Universidad de Especialidades Espíritu Santo, Km. 2.5 vía Puntilla, Samborondón.

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

Dedicatoria

A mis padres, Lucas Proaño y Martha Mendoza, por haberme dado la vida, su amor incondicional y por ser el pilar fundamental de mi formación.

A mi hermano, Maykel Proaño, por ser una inspiración constante y un ejemplo de superación que me motiva a seguir adelante.

Y de manera especial, a mi novia, Andrea López, por su apoyo inquebrantable, su paciencia y por ser el motor que impulsó la culminación de este proyecto. Gracias por creer en mí.

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

Resumen

El presente estudio, analiza la inconsistencia técnica y el vacío normativo del artículo 386 inciso tercero numeral dos, del Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador, dicha norma sanciona la conducción con una licencia de categoría diferente, pero omite la referencia de los tipos de licencias de conducir definidos en el reglamento de tránsito, esta imprecisión crea inseguridad jurídica permitiendo que conductores, estando dentro de la misma categoría, conduzcan vehículos para los cuales no están habilitados ni capacitados.

Metodológicamente, se emplearon el análisis dogmático jurídico y el método comparado, contrastando la legislación ecuatoriana con los modelos regulatorios de España, Perú y Chile. Los resultados demostraron que la omisión del término tipo en el COIP, vulnera el principio de tipicidad penal y la máxima taxatividad. El derecho comparado, particularmente el modelo peruano, utiliza la expresión "clase o categoría", la cual abarca ambos niveles de clasificación, sirviendo como el referente más apto para una reforma.

La solución esencial es la reforma del artículo 386 inciso tercero numeral dos del COIP para incluir el término "tipo" junto a "categoría", esto asegura la armonía de la Ley de Tránsito y garantiza la eficacia de la sanción penal en favor de la seguridad vial.

Palabras clave

COIP, tránsito, categorías, licencias, sanción

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

Abstract

The present study analyzes the technical inconsistency and regulatory gap found in the third sub paragraph numeral two of Article 386 of the Ecuadorian Organic Comprehensive Criminal Code (COIP). This provision sanctions driving with a license of a different category but omits any reference to the types of driving licenses defined in the Traffic Regulations. This ambiguity has generated legal uncertainty and has allowed drivers who fall within the same category to operate vehicles for which they lack the required authorization and training.

Methodologically, the study employs legal dogmatic analysis and the comparative method, contrasting Ecuadorian legislation with the regulatory models of Spain, Peru, and Chile. The results show that the omission of the term "type" in the COIP violates the principle of criminal legality (tipicidad penal) and the maxim of taxativity. Comparative law—particularly the Peruvian model—uses the expression "class or category," which encompasses both levels of classification and serves as the most suitable reference for reform.

The essential solution is to amend Article 386 sub paragraph third numeral two of the COIP to include the term "type" alongside "category." This modification ensures consistency with the Traffic Law and guarantees the effectiveness of the criminal sanction in favor of road safety.

Keywords

COIP, traffic, license, categories, sanction

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

Índice

1 Introducción 1

2 Marco teórico 3

2.1 El título habilitante y la finalidad de las licencias de conducir 3

2.2 Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. 3

2.3 Código Orgánico Integral Penal (coip) 4

2.4 Reglamento a la ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial 5

2.5 Diferencias entre categorías y tipos de licencias 7

2.6 Fundamentos dogmáticos penales 7

3 Desarrollo 10

3.1 Inconsistencias terminológicas entre categorías y tipos de licencias 10

3.2 Vulneración del principio de tipicidad 10

3.3 Inaplicabilidad En casos de uso del tipo inferior dentro de la misma categoría. 11

3.4 La contradicción normativa de la Corte Constitucional sentencia 106-20-In/24 y en el coip, artículo 374 inciso 2 como evidencia de la insuficiencia del artículo 386 inciso 3, numeral 2 11

3.5 Estudio de caso: efectos prácticos de la ambigüedad de la normativa 12

3.6 Método comparado en materia de tránsito 14

3.7 Análisis jurídico de las licencias de conducir en el derecho comparado 21

4 Conclusiones y recomendaciones 23

Referencias bibliográficas 25

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

1 INTRODUCCIÓN

En Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal (COIP), en su artículo 386, inciso 3, numeral 2, manifiesta: "Será sancionado con 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, 2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce."[1]

El presente estudio realiza un análisis crítico de esta regulación, específicamente en las inconsistencias, vacíos normativos y la armonía que existen entre las categorías y sus tipos, según lo establece la legislación de tránsito vigente. Este cuerpo normativo, que es fundamental para garantizar la conducción segura de vehículos motorizados, presenta una discordancia que genera ambigüedad en su interpretación y aplicación práctica.

La finalidad de un sistema de licencias es certificar las destrezas y conocimientos para operar un tipo específico de vehículo, garantizando así la seguridad vial. Sin embargo, la redacción del COIP presenta una insuficiencia técnica generando imprecisión e inaplicabilidad de la norma.

El problema jurídico central radica en el artículo 386, inciso 3, numeral 2 del COIP, como en la armonía con la ley y reglamentos en materia de tránsito, cuya redacción sanciona el uso de una "licencia de categoría diferente" pero omite hacer referencia a los tipos de licencias de conducir. Esto impide aplicar correctamente la ley a

[1]Art. 386 inc3.2 Código Orgánico Integral Penal, 10 de febrero de 2014 (Registro Oficial 180) (COIP).

quienes mantienen la misma categoría, pero utilizan diferentes tipos de vehículos que requieren un tipo de licencia superior para la cual no están debidamente habilitados ni capacitados. ¿Cómo afecta la ambigüedad del artículo 386, inciso 3, numeral 2 del COIP? Al no especificar los tipos de licencias, quebranta la legalidad y la garantía en la seguridad vial en Ecuador.

El objetivo principal es analizar los vacíos normativos en la legislación ecuatoriana y determinar la interpretación jurídica actual del artículo 386, inciso 3, numeral 2 del COIP y de sus reglamentos, donde se regulan los tipos de licencias y vehículos que deben ser conducidos. Además, se comparará la normativa ecuatoriana con modelos regulatorios de países con sistemas de tránsito consolidados, como el de España, Chile y Perú, para proponer una reforma técnica y precisa del artículo, asegurando su correcta aplicación y el respeto a la seguridad vial.

El estudio se sustenta en el método de análisis dogmático-jurídico y el método comparado. Este enfoque implica la revisión de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), Código Orgánico Integral Penal (COIP) y sus reglamentos, contrastando la regulación ecuatoriana con experiencias internacionales para extraer lecciones y modelos de redacción legal más precisos.

2 MARCO TEÓRICO

2.1 El título habilitante y la finalidad de las licencias de conducir

La definición del título habilitante en el contexto del derecho de tránsito se fundamenta en la teoría administrativa del control. En este sentido, la doctrina clásica establece que las licencias son medios de control sobre el ejercicio de determinadas actividades desempeñadas por los gobernados, a quienes la propia administración les reconoce el derecho de ejercicio al cumplir con los requisitos exigidos[2].

Según Cabanellas de Torres, la licencia es un permiso o autorización donde consta la facultad de obrar.[3]

2.2 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.[4]

La ley de tránsito en su artículo 92, establece que la licencia constituye un título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero

[2] FRAGA, Gabino, *Derecho Administrativo*, 46ª edición, 2007, p. 237.
[3] CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Jurídico Elemental*, Heliasta, 2006, Buenos Aires, p. 241.
[4] Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 7 de agosto de 2008 (Registro Oficial 398) (LOTTTSV).

o pesado e indica que la Agencia Nacional de regulación y control será quien entregue el documento.[5]

En su artículo 89, indica que la circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa con el objetivo de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor y la idoneidad para circular con el menor riesgo posible.[6]

2.3 Código Orgánico Integral Penal (COIP)

El capítulo octavo del COIP sanciona las infracciones de tránsito. Sin embargo, el artículo 386 inciso 3 numeral 2, contiene una deficiencia legal que vulnera las disposiciones de ley y reglamento. Esto compromete el principio de tipicidad y la aplicación precisa de la norma.

La contravención de tránsito de primera clase establece que la persona "que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce" será sancionada 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[7].

[5] Art. 92 LOTTTSV.
[6] Art. 89 LOTTTSV.
[7] Art. 386 inc3.2 COIP.

2.4 Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La aplicación efectiva de la ley de tránsito se regula bajo su reglamento, que cumple la función de detallar el protocolo de cumplimiento, siendo la herramienta que organiza las licencias de conducir, los requisitos de obtención, la clasificación por tipo y las habilitaciones específicas, precisando los conceptos técnicos que el COIP omite.

2.4.1 Categorías de licencias

Conforme a lo dispuesto en los artículos 95 de la Ley y 132 de su reglamento, las licencias de conducir se subdividen en profesionales, no profesionales y especiales.[8]

Licencias profesionales: Es el documento que permite a los conductores prestar servicios operando un vehículo automotor a cambio de una retribución económica.

Licencias no profesionales: Es el documento que permite trasladarse a una persona de un lugar a otro haciendo uso de su vehículo personal.

Licencias Especiales: Es el documento que permite a los conductores con licencia profesional, operar un vehículo en el exterior en conformidad a la normativa legal competente.[9]

[8] Art. 132, Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 25 de junio del 2012 (Registro Oficial Suplemento 731) (RLTTTSV).
[9] Art. 132 RLTTTSV.

2.4.2 Tipos de licencias

Cada una de las categorías contemplan el tipo de licencia que se requiere para conducir vehículos en el territorio nacional, como se detalla a continuación:

Tabla 1. Distribución del tipo de licencia dentro de la categoría profesional según el RLTTTSV[10]

LICENCIAS DE CONDUCIR CATEGORÍA PROFESIONAL	
TIPO C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
TIPO C	Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.
TIPO D1	Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.
TIPO D	Para servicio de pasajeros; y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.
TIPO E1	Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.
TIPO E	Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.
TIPO G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, motos niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros)
TIPO A1	Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.

Fuente: Elaboración propia

[10] Art. 132 RLTTTSV.

Tabla 2. Distribución del tipo de licencia dentro de la categoría no profesional según el RLTTTSV[11]

LICENCIAS DE CONDUCIR CATEGORÍA NO PROFESIONAL	
TIPO A	Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones.
TIPO B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes.
TIPO F	Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

Fuente: Elaboración propia

2.5 Diferencias entre categorías y tipos de licencias

Para poder entender las diferencias legales entre estos dos términos es importante partir desde sus significados; así tenemos como categoría a cada una de las clases o elementos que comparten características.[12] Mientras que tipo define la subdivisión dentro de una clase en específico.

2.6 Fundamentos dogmáticos penales

2.6.1 Principio de legalidad (*Nullum crimen, nulla poena sine lege*)

La base de cualquier sistema penal en una sociedad democrática se rige sobre un pilar inamovible, el principio de legalidad (*Nullum crimen, nulla poena sine lege*), este término provee una garantía individual frente a la arbitrariedad judicial, este

[11] Art. 132 RLTTTSV.
[12] REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua española*, 23.ª ed., [en línea] 2025, disponible en: https://dle.rae.es, consultado 15/11/2024.

análisis parte desde la postura de Cesare Beccaria en su tratado de los delitos y de las penas, en donde manifiesta que:

> Un desorden que nace de la rigurosa y literal observancia de una ley penal no puede compararse con los desórdenes que nacen de la interpretación. Obliga este momentáneo inconveniente a practicar la fácil y necesaria corrección en las palabras de la ley, que son la ocasión de la incertidumbre, impidiendo la fatal licencia de raciocinar, origen de las arbitrarias y venales altercaciones. Pero un código fijo de leyes, que se deben observar a la letra, no deja más facultad al juez que la de examinar y juzgar en las acciones de los ciudadanos si son o no conformes a la ley escrita[13].

Este principio no solo demanda la existencia de una ley previa, sino que, en su desarrollo moderno, exige una ley estricta y cierta. Es aquí donde emerge la garantía de la tipicidad, según la cual el legislador debe describir la conducta prohibida de forma clara y precisa.

2.6.2 Principio de tipicidad y máxima taxatividad

La tipicidad de forma clara y correcta garantiza que el ciudadano no sea sancionado por una norma penal vaga con lasos vacíos, ya que, se rompe la certeza jurídica, en este sentido el jurista contemporáneo Eugenio Raúl Zaffaroni indica que:

> (Máxima taxatividad) Debe exigirse al legislador el agotamiento de los recursos técnicos para dar la mayor precisión posible a sus conceptos y límites. Los defectos legislativos deben ser sancionados por el derecho penal con la interpretación más restrictiva del ámbito de lo prohibido o con la inconstitucionalidad. La integración analógica de la ley penal (completar la

[13]BECCARIA, Cesare, *Tratado de los delitos y de las penas*, Editorial Temis, 2015, Bogotá, p. 23.

> ley penal por analogía con hipótesis que no contempla) está prohibida *in malam partem. In bonam partem* es admisible cuando lo impone la racionalidad de la interpretación. Como la ley penal (no el derecho penal) es discontinua (selecciona de lo antijurídico sólo algunas acciones), la interpretación en principio debe ser la más restrictiva posible.[14]

Otro autor como Luigi Ferrajoli afirma que en materia penal supone la taxatividad y por tanto la verificabilidad y refutabilidad empíricas de las hipótesis de delito. En efecto, en el estado de derecho tiene un valor teórico general el principio de sujeción no sólo formal sino también sustancial de la ley (ordinaria) a la ley (constitucional), del que resulta la diferente estructura lógica de las implicaciones mediante las cuales hemos formulado el principio de mera y estricta legalidad.[15]

Desde el punto de vista jurídico, un delito es una conducta que se sanciona con una pena, siendo una consecuencia del principio de legalidad, que impide considerar como delito toda conducta que no haya sido previamente determinada por una ley penal.[16]

En este sentido los autores mencionados, insisten en que la ley penal debe ser un instrumento de garantía. La falta de precisión en la descripción del tipo penal abre la puerta a la discrecionalidad judicial, atentando contra el principio de legalidad.

---

[14] ZAFFARONI, Eugenio Raúl, *Estructura básica del derecho penal*, Ediar, 2009, Buenos Aires, p. 42.

[15] FERRAJOLI, Luigi, *Derecho y Razón, Teoría del garantismo penal*, titulo III,1989 Trotta, p. 380-381.

[16] MUÑOZ CONDE, Francisco y GARCÍA ARÁN, Mercedes, *Derecho Penal. Parte General*, 8ª ed., Editorial Tirant lo Blanch, 2010, Valencia, p. 201-202.

3 DESARROLLO

3.1 Inconsistencias terminológicas entre categorías y tipos de licencias

El problema jurídico central reside en la falta de armonía entre el texto penal y la normativa administrativa que regula el tránsito en Ecuador, es preciso mencionar que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad vial (LOTTTSV) y su Reglamento (RLTTTSV) establecen una clasificación clara y detallada sobre las licencias y los vehículos que deben ser conducidos según el tipo.

En la Sección 1 la ley de tránsito establece que los conductores deben desarrollar conocimiento y aptitudes necesarias para poder hacer uso de la vía pública y privada con vehículos acorde a su tipo de licencia, en su artículo 89 indica que:

> La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de 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[17].

3.2 Vulneración del principio de tipicidad

Al tipificar la contravención basándose en la palabra categoría y omitiendo los tipos, el COIP incurre en una insuficiencia técnica que causa discrecionalidad judicial, debilitando la tipicidad de la norma, ya que el elemento normativo del tipo

[17] Art. 89 LOTTTSV.

penal no logra abarcar el riesgo que conlleva el conducir un vehículo sin la debida certificación para su tipo específico.

El artículo 386, inciso 3, numeral 2 del COIP, sanciona el uso de una licencia de categoría diferente y omite la sanción por el uso de un tipo de licencia diferente, omisión que permite una interpretación literal *in dubio pro reo*, favoreciendo a aquellos conductores que incumplen la norma.

3.3 Inaplicabilidad en casos de uso del tipo inferior dentro de la misma categoría.

La normativa de tránsito ecuatoriana distingue tanto las categorías, como sus tipos, el vacío legal se manifiesta cuando un conductor utiliza un tipo de licencia inferior al requerido para el vehículo, siendo aún de la misma categoría.

Por ejemplo, un conductor con licencia Tipo C (la cual habilita la conducción para taxis y camionetas livianas con un peso no mayor a 3,500kg) conduce un tráiler, vehículo pesado, misma que requiere una licencia de conducir Tipo E; el tipo de licencia es diferente, pero está dentro de la misma categoría Profesional.

3.4 La Contradicción normativa de la Corte Constitucional sentencia 106-20-IN/24 y en el COIP, artículo 374, inciso 2, como evidencia de la insuficiencia del artículo 386 inciso 3, numeral 2

La contradicción se valida con el precedente de la sentencia 106-20-IN/24. En este fallo, la Corte Constitucional ya corrigió una deficiencia de Taxatividad sancionatoria en el mismo artículo al declarar inconstitucional la indeterminación del plazo mínimo para la retención vehicular. Esta decisión demuestra la falta de

armonía en el artículo 386 y refuerza la necesidad de que el tipo penal, no solo la sanción, sea redactado con la precisión que exige la estricta tipicidad penal.[18]

La deficiencia legal y la ambigüedad se vuelven aún más evidentes al contrastar el artículo 386, inciso 3, numeral 2, con la regulación de agravantes en caso de accidentes de tránsito:

> **Art. 374.-** Agravantes en infracciones de tránsito. - Para la imposición de la pena, en las infracciones de tránsito, se considerarán las siguientes circunstancias: 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[19]

La inclusión de las frases categorías y tipos en el artículo de agravantes, demuestra que el mismo código reconoce la necesidad de juzgar la infracción tomando en cuenta ambos elementos de clasificación.

3.5 Estudio de caso: efectos prácticos de la ambigüedad de la normativa

El derecho penal sí permite la sentencia de un conductor en casos de accidentes de tránsito con graves implicaciones, tal como lo ilustra el boletín de prensa de la

[18] Sentencia de la corte Constitucional [SCC], 22 de agosto de 2024 (106-20-IN/24, ponente: Carmen Corral Ponce).
[19] Art. 374, inc. 2 COIP.

Fiscalía general del Estado[20], que detalla la condena de Gregorio Antonio C. C. por muerte culposa en suceso de tránsito. El accidente resultó con cuatro víctimas mortales y treinta y cuatro heridos de gravedad.

El impacto jurídico del caso, es que, el sentenciado carecía del tipo de licencia necesaria para la conducción de ese tipo de vehículo. Aunque la defensa intentó responsabilizar el nexo causal como una falla mecánica, la pericia técnica lo desestimó, estableciendo que la causa basal del accidente fue la falta de atención del conductor a la configuración y diseño geométrico vial, lo que culminó en la pérdida de carril.

La sentencia impuso una pena privativa de libertad de 3 años, una multa equivalente a diez salarios básicos unificados, la indemnización de 83,892.00 dólares y la suspensión de su licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena.

Mir Puig catedrático español de derecho Penal sostiene que, solo se puede fundamentar la imprudencia cuando la norma de cuidado es clara y el sujeto ha fallado en su observancia, no cuando la norma de cuidado es indeterminada.[21]

El influyente jurista alemán Claus Roxin determina que los delitos imprudentes sólo son punibles cuando la "ley conmina expresamente con pena la actuación imprudente", sucede sobre todo en la lesión y puesta en peligro de la integridad física y la vida.[22]

---

[20] FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO (Ecuador). *Sentenciado por su responsabilidad en un accidente de tránsito*. [en línea] Quito: Fiscalía General del Estado, 2024. [Consulta: 28 de noviembre de 2025]. Disponible en: https://www.fiscalia.gob.ec/sentenciado-por-su-responsabilidad-en-un-accidente-de- tránsito/

[21] MIR PUIG, Santiago, *Derecho Penal. Parte General*, 9ª ed., Editorial Reppertor, 2011, Barcelona, p. 292.

[22] CLAUS ROXIN, *Derecho Penal estructura de la teoría del delito*, Tomo I, Civitas, Madrid, 1997, pag994.

En otro proceso judicial 13283202102154[23] con audiencia expedita de juzgamiento, desarrollada por la Unidad Judicial Penal de Portoviejo en 2021, se instaló para resolver la impugnación del ciudadano Mera Moreira, en contra de la citación emitida por el agente de la Policía Nacional.

El Agente de Tránsito detalló que la citación fue impuesta porque el impugnante conducía una motocicleta con una licencia Tipo "A" caducada desde el 21 de octubre de 2020.

La defensa argumentó que su licencia Tipo B se encontraba vigente y que esta licencia, al estar en el rango de no profesionales, también lo habilitaba legalmente para conducir una motocicleta, por lo cual no se había incurrido en ninguna infracción. Incluso se presentó un testigo que aseguraba haber sido detenido y liberado sin sanción al presentar la licencia Tipo B para conducir una motocicleta.

Esto deja en evidencia que la falta de concordancia en la normativa, permite al agente citar bajo su criterio personal, haciendo efectivo el principio *in dubio pro reo*, mismo que, es un pilar garantista del derecho penal ecuatoriano que actúa como regla de valoración probatoria y consecuentemente, como criterio decisorio.

3.6 Método comparado en materia de tránsito

El método comparado permite evaluar como otras naciones o países tipifican el delito de conducción sin los debidos títulos habilitantes, lo que resulta primordial para proponer una reforma a la ley ecuatoriana.

[23] FUNCIÓN JUDICIAL (Ecuador). UNIDAD JUDICIAL PENAL DE PORTOVIEJO. Acta Resumen. [Documento judicial]. Portoviejo, 29 de octubre de 2021. Proceso N° 13283202102154.

Las normas que se analizaron y compararon con la normativa ecuatoriana fueron tres, el Boletín Oficial del Estado de España, publicado en el año 2015[24], el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito de Perú del año 2009; y la Ley de Tránsito de Chile, N° 18 290, publicada en el año 2009.

Se detalla un análisis comparativo de la normativa vigente en materia de seguridad vial, ley de tránsito, títulos habilitantes, tipos de pruebas para la obtención de licencias y planes nacionales, en países desarrollados y en vías de desarrollo.

3.6.1 Ley de Tráfico y Seguridad Vial, España.

Su legislación no difiere mucho de la ecuatoriana ya que se encontraron más similitudes que diferencias.

> La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el respectivo permiso o licencia de conducir dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente[25].

El sistema legal exige obtener una licencia para conducir, la cual valida la aptitud y el conocimiento del conductor. La falta de este permiso o el uso de uno inadecuado para el vehículo específico constituye una conducta de riesgo que amenaza directamente la vida y la seguridad vial.

[24] REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, España

[25] Art. 61.1, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (España).

ANÁLISIS DE VACÍOS LEGALES EN CATEGORÍAS Y TIPOS DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR

La normativa establece diversas categorías de licencias que especifican con claridad qué vehículos están autorizados a conducir, promoviendo así la conciencia y el respeto en la vía.[26]

Las licencias de conducir, los permisos expedidos por países de la Unión Europea son recíprocamente reconocidos y sus categorías son las siguientes expuestas:

Tabla 3. Distribución de categorías, vehículos habilitados y edades correspondientes

Categoría	Vehículo/Habilitación	Edad
AM	Ciclomotores y cuadriciclos ligeros (velocidad ≤45 km/h).	16a
A1	Motocicletas ligeras (cilindrada ≤125 cc, potencia ≤11 kW).	16a
A2	Motocicletas (potencia máxima de 35 kW).	18a
A	Motocicletas pesadas (sin limitación de potencia).	20a
B	Automóviles y camionetas (peso ≤3,500 kg, máximo 8 pasajeros + conductor).	18a
BE	Vehículos Cat. B + remolque pesado (remolque ≤3,500 kg).	18a
B1	Cuadriciclos (opcional).	16a
C1	Transporte de mercancías (peso entre 3,500 kg y 7,500 kg, máximo 8 pasajeros).	18a
C1E	Vehículos Cat. C1 o B + remolque pesado (masa combinada ≤12,000 kg).	21a
C	Transporte de mercancías (peso >3,500 kg, máximo 8 pasajeros).	21a
CE	Vehículos Cat. C + remolque pesado.	21a
D1	Transporte de pasajeros (máximo 16 pasajeros, longitud ≤8 m).	21a
D1E	Vehículos Cat. D1 + remolque pesado.	21a
D	Transporte de pasajeros (más de 8 pasajeros).	24a
DE	Vehículos Cat. D + remolque pesado.	24a

Fuente: Elaboración propia

[26]Real, D. L. Estrategia de Seguridad Vial. España,2015

En el código de tráfico y seguridad vial de España, en su artículo 77 literal k, nos señala que conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente para el vehículo habilitado es tipificado como parte de las infracciones muy graves; siendo así, que en el capítulo dos de las sanciones a las infracciones muy graves, en el artículo 80 de los tipos, señala en el numeral 1, que las infracciones leves serán sancionadas con multa de hasta 100 euros; las graves, con multa de 200 euros; y las muy graves, con multa de 500 euros.[27]

3.6.2 Normativa del Reglamento Nacional de Tránsito de Perú

En el titulo primero de las disposiciones generales, capitulo uno del objeto y ámbito, el reglamento nacional de tránsito de la república de Perú señala en su artículo 1, que:

> El presente reglamento establece normas que regulan el uso de las vías terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República[28].

La clasificación de licencias de conducir y vehículos en la Republica del Perú está regida principalmente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y tiene

[27] Art. 77.k y Art. 80.1, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (España).

[28]SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS, *Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito*, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Art. 1, Perú, 2009.

una estructura que garantiza la habilitación del conductor para operar vehículos que corresponda a la complejidad y su respectivo uso.

Ilustración 1. Reglamento Nacional de Licencias de Conducir D.S N° 040-2008-MTC, Perú

Categoria	Tipo Vehiculo	Vehiculo a utilizar	Edad Minima
A - I	M_1 M_2 N_1 O_1	USO PARTICULAR TRANSPORTE DE MERCANCIAS	18 AÑOS
A - II a	M_1	TAXI, ESCOLAR, TURISTICO, EMERGENCIA, COLECTIVO PROVINCIAL, INTERPROVINCIAL E INTERNACIONAL	21 AÑOS
A - II b	M_2 $M_{3\ (h.\ 6\ ton.)}$ N_2 O_1 O_2	TRANSPORTE DE PERSONAS EN CUALQUIER MODALIDAD TRANSPORTE DE MERCANCIAS	21 AÑOS
A - III a	$M_{3\ (+6\ ton.)}$	* TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS * CATEGORIA A - I * CLASE M CATEGORIAS ANTERIORES	24 AÑOS
A - III b	N_3 O	* TRANSPORTE DE MERCANCIAS * CATEGORIA A - I * CLASE N CATEGORIAS ANTERIORES	24 AÑOS
A - III c	M_3 N_3 O	CONDUCIR VEHÍCULOS DE LA CATEGORÍA III - A Y B, DE MANERA INDIFERENTE	27 AÑOS
A - IV		TRANSPORTE TERRESTRE DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS	

Fuente: Reglamento Nacional de Licencias de Conducir D.S N° 040-2008-MTC, Perú

El sistema peruano utiliza una estructura piramidal, misma que da inicio con la licencia A-I otorga para uso de vehículos particulares y se va recategorizando progresivamente para alcanzar el máximo nivel profesional con la licencia A-IIIc.

El incumplimiento de esta jerarquía es considerado como una falta muy grave, tipificado en literal M.5 del Reglamento Nacional de Tránsito, donde se detalla que conducir un vehículo con una licencia cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que se está manejando será causal de una sanción con multa equivalente al 50% de la unidad impositiva tributaria.

Además, la suspensión de la licencia de conducir por el periodo de un año, no sin antes aplicar las correspondientes medidas preventivas como son la retención del

vehículo y la retención de la licencia de conducir por parte de la autoridad competente.

3.6.3 Ley de Tránsito República de Chile (CONASET)

La ley de tránsito en Chile, en su artículo 5, establece que, "Ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el director de Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto"[29].

Asimismo, en el artículo 12 indica que existirán licencias de conductor profesionales, clase A; no profesionales con clase B y C; y especiales con clase D, E y F.

A continuación, se presenta una tabla detallada que clasifica y define las diferentes categorías de licencias de conducir en Chile; según la Ley de Tránsito vigente, es una estructura jerárquica diferenciada por tres tipos principales, especificando para cada clase el tipo de vehículo y el propósito para el cual está habilitado su titular.

Tabla 4. Clasificación y tipos de las Licencias de conducir en la Ley de Tránsito Chilena[30]

Categoría Principal	Clase	Tipo de Uso y Vehículos que Habilita a Conducir
LICENCIA PROFESIONAL (Clase A)	A-1	Para conducir Taxis.
	A-2	Para conducir indistintamente taxis, ambulancias, o vehículos de transporte de personas con capacidad de 10 a 17 asientos.

[29] MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, *Decreto con Fuerza de Ley N° 1: Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, sobre Tránsito*, Art. 5, Chile, 2009.
[30] LEY N° 18.290: *Ley de Tránsito*, Art. 12, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Santiago, 1984-02-07 (texto refundido 2009).

	A-3	Para conducir indistintamente taxis, vehículos de transporte remunerado de escolares, ambulancias o vehículos de transporte de personas sin limitación de capacidad de asientos.
	A-4	Para conducir vehículos simples destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular (PBV) sea superior a 3.500 kg.
	A-5	Para conducir todo tipo de vehículos motorizados (simples o articulados) destinados al transporte de carga cuyo PBV sea superior a 3.500 kg.
LICENCIA NO PROFESIONAL (Clases B y C)	B	Para conducir vehículos motorizados de tres o más ruedas para el transporte particular de personas (hasta nueve asientos, excluido el conductor) o de carga cuyo PBV sea de hasta 3.500 kg.
	C	Para conducir vehículos motorizados de dos o tres ruedas (motocicletas, motonetas, bicimotos y similares).
LICENCIA ESPECIAL (Clases D, E y F)	D	Para conducir maquinarias automotrices, tractores, grúas, retroexcavadoras.
	E	Para conducir vehículos a tracción animal (carretelas, coches, carrozas y similares).
	F	Para conducir vehículos motorizados de las Fuerzas Armadas, Carabineros de Chile, PDI, Gendarmería, DGAC (Servicio de Seguridad, Salvamento y Extinción de Incendios) y Bomberos de Chile.

Fuente: Elaboración propia

Quien, sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con cárcel, de 61 hasta 540 días[31].

3.7 Análisis jurídico de las licencias de conducir en el derecho comparado

La normativa de tránsito ecuatoriana busca asegurar la competencia adecuada de los conductores, exigiendo una licencia que clasifica los permisos por tipo de vehículo, con el objetivo de velar por la integridad de los usuarios de las vías del territorio ecuatoriano.

3.7.1 Contraste internacional (Derecho Comparado)

Otros ordenamientos jurídicos exhiben una tipificación más estricta y amplia, imposibilitando las interpretaciones de la ley. En la mayoría de países se determina que es obligatorio conducir con una licencia que faculte al operador para manejar un tipo de vehículo para el cual esté autorizado, como lo es en el caso de los países estudiados anteriormente. Se expresa la comparativa en la siguiente tabla:

Tabla 5. Contraste de la legislación de España, Chile y Perú

País	Norma Sancionadora	Tipificación de la Infracción	Consecuencia
Ecuador	COIP, Art. 386 inc3.2	Conducir con licencia de categoría diferente.	Ambigüedad, posible impunidad en casos de *tipo* de licencia incorrecto dentro de la misma categoría.

[31] LEY N° 18.290: Ley de Tránsito, Art. 194, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Santiago, 1984-02-07 (texto refundido 2009).

España	Ley sobre Tráfico, Art. 77, lit. k	Conducir un vehículo careciendo de licencia de conducción correspondiente para el vehículo habilitado.	Infracción Muy Grave (multa de 500 euros). El término "correspondiente" abarca categoría y tipo.
Perú	R.N.T., Literal M.5	Conducir con una licencia cuya clase o categoría no corresponde al vehículo que se está manejando.	Falta Muy Grave (multa del 50% del salario y suspensión de la licencia por un año). El uso de "clase o categoría" tiene un alcance más amplio.
Chile	Ley de Tránsito, Art. 194	Conducir sin la licencia de conducir requerida para una licencia profesional determinada.	Castigo con cárcel, de 61 hasta 540 días (solo aplica para la licencia profesional).

Fuente: Elaboración propia

La comparación de la ley ecuatoriana con modelos internacionales revela una vulnerabilidad crítica en el COIP, específicamente en la tipificación de las infracciones por licencias. Mientras que otras legislaciones usan frases explícitas como "licencia correspondiente" o que la "clase o categoría no corresponde al vehículo" la norma ecuatoriana solo sanciona la conducción con una "licencia de categoría diferente".

3.7.2 Adaptabilidad

El modelo peruano se adapta mejor a la reforma del COIP ecuatoriano porque utiliza la frase "clase o categoría no corresponde al vehículo".

Esta redacción es superior a la ecuatoriana que usa la palabra "categoría" y al modelo español con "correspondiente", ya que "clase" funciona como sinónimo del "tipo" de licencia en Ecuador. Al incluir ambos términos, cubre los dos niveles de clasificación que exige la normativa de tránsito ecuatoriana.

Esta especificidad elimina la ambigüedad en el artículo 386 inc3.2, restaura el principio de tipicidad penal y evita la discrecionalidad judicial.

4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El estudio confirma que la tipificación del artículo 386, inciso 3, numeral 2, del COIP, es insuficiente al sancionar únicamente la conducción con una licencia de categoría diferente y omitir el tipo específico. Esta ambigüedad quebranta la garantía de tipicidad penal (conforme a la doctrina de Beccaria y Zaffaroni) y da paso al principio *in dubio pro reo*, dejando impunes a conductores no habilitados.

La insuficiencia del artículo 386 se evidencia internamente al contrastarlo con el artículo 374.2 del mismo COIP, el cual utiliza correctamente la clasificación de categoría y tipo, demostrando que el legislador sí diferencia ambos elementos.

Finalmente, el derecho comparado refuerza esta conclusión, pues demuestra que la tipificación ecuatoriana es débil. El modelo peruano, en particular, destaca por su precisión al tipificar la licencia no correspondiente, sirviendo como referente esencial para la reforma legislativa requerida.

Recomendaciones:

1. Se recomienda a la Comisión de Justicia y Estructura del Estado de la Asamblea Nacional del Ecuador tramitar prioritariamente la reforma del artículo 386, inciso 3, numeral 2, del COIP, acción indispensable para restablecer el principio de tipicidad penal y la certeza jurídica.

2. Se recomienda al Consejo de la Judicatura impulsar y ejecutar un programa de capacitación especializado para jueces, fiscales y entidades de tránsito, con el fin de uniformar la interpretación judicial mediante el énfasis en la distinción técnica entre la categoría y el tipo de licencia hasta que se apruebe la reforma penal.

3. Se recomienda a los legisladores de la Asamblea Nacional de Ecuador considerar el derecho penal comparado, particularmente el modelo peruano, para asegurar que la reforma del artículo 386, inciso 3, numeral 2, del COIP no solo corrija el vacío actual, sino que también prevenga futuras inconsistencias en la interpretación de los permisos de conducción.

Referencias bibliográficas

Normativa

Constitución De La República Del Ecuador (Registro Oficial 449 del 20 de octubre del 2008).

Código Orgánico Integral Penal, 10 de febrero de 2014 (Registro Oficial 180).

Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, 7 de agosto de 2008 (Registro Oficial 398).

Ministerio De Transportes Y Telecomunicaciones, Decreto con Fuerza de Ley N° 1: Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, sobre Tránsito, Chile, 2009.

Reglamento A La Ley De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, 25 de junio de 2012 (Registro Oficial Suplemento 731).

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, España.

Superintendencia De Transporte Terrestre De Personas, Carga Y Mercancías, Texto único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Perú, 2009.

Ley N° 18.290: Ley de Tránsito, Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, Santiago, 1984-02-07 (texto refundido 2009).

Jurisprudencia

Función Judicial (Ecuador). unidad judicial penal de Portoviejo. Acta Resumen. [Documento judicial]. Portoviejo, 29 de octubre de 2021. Proceso n.° 13283202102154.

Fiscalía General Del Estado (Ecuador). Sentenciado por su responsabilidad en un accidente de tránsito. [en línea]. Quito: Fiscalía General del Estado, 2024. [Consulta: 28 de noviembre de 2025]. Disponible en: https://www.fiscalia.gob.ec/sentenciado-por-su-responsabilidad-en-un-accidente-de- tránsito/

Sentencia de la Corte Constitucional, 22 de agosto de 2024 (106-20-IN/24, ponente: Carmen Corral Ponce).

Doctrina

BECCARIA, Cesare, *Tratado de los delitos y de las penas*, Editorial Temis, 2015, Bogotá, p. 23.

CABANELLAS DE TORRES, Guillermo, *Diccionario Jurídico Elemental*, Heliasta, 2006, Buenos Aires, p. 241.

CLAUS ROXIN, *Derecho Penal estructura de la teoría del delito*, Tomo I, Civitas, Madrid, 1997, p. 994.

FRAGA, Gabino, *Derecho Administrativo*, 46ª edición, 2007, p. 237.

FERRAJOLI, Luigi, *Derecho y Razón, Teoría del garantismo penal*, titulo III,1989 Trotta, p. 380-381.

MIR PUIG, Santiago, Derecho Penal. Parte General, 9ª ed., Editorial Reppertor, 2011, Barcelona, p. 292.

MUÑOZ CONDE, Francisco y GARCÍA ARÁN, Mercedes, Derecho Penal. Parte General, 8ª ed., Editorial Tirant lo Blanch, 2010, Valencia, p. 201-202.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl, *Estructura básica del derecho penal*, Ediar, 2009, Buenos Aires, p. 42.

Fuentes Digitales

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, Diccionario de la lengua española, 23.ª ed, [en línea] 2025, disponible en: https://dle.rae.es/, consultado 15/11/2024.