

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i3.1130>

**Sanciones desde el artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal  
en materia vehicular**

**Sanctions from article 386 numeral 3.2 of the Comprehensive Organic Criminal  
Code in vehicular matters**

José María Beltrán-Ayala  
[us.josebeltran@uniandes.edu.ec](mailto:us.josebeltran@uniandes.edu.ec)  
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo  
Ecuador  
<https://orcid.org/0000-0002-3375-2677>

Priscila Milagros Murillo-Villagomez  
[us.priscilamurillo@uniandes.edu.ec](mailto:us.priscilamurillo@uniandes.edu.ec)  
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo  
Ecuador

Recibido: 31 de octubre de 2020  
Revisado: 10 de octubre de 2020  
Aprobado: 05 de diciembre de 2020  
Publicado: 10 de diciembre de 2020

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

## **RESUMEN**

El objetivo fue analizar las sanciones desde el artículo 386 numeral 3.2 del código orgánico integral penal en materia vehicular en el Ecuador. Se trabajó con un tipo de investigación descriptiva documental con diseño bibliográfico no experimental, solicitándose evidencia al Consejo de la Judicatura en Santo Domingo. Se concluye que existen tres categorías de licencias para conducir, la no profesional, la profesional y la especial. Así como también, los tipos licencian de conducir, Tipo A, B, F, A1, C1, C, D, E, G, permiso internacional de conducir y conductores andinos. Los administradores de justicia en la sustanciación de las contravenciones de tránsito para poder dictar una resolución condenatoria respecto al caso concreto, deben tener en cuenta varios principios tales como: principio de legalidad, favorabilidad, la duda favorable al reo y el principio de inocencia.

**Descriptor:** Vehículo automotor; derecho civil; teoría legal. (Palabras tomadas del Tesoro UNESCO).

## **ABSTRACT**

The objective was to analyze the sanctions from article 386 numeral 3.2 of the comprehensive organic criminal code in vehicle matters in Ecuador. We worked with a type of descriptive documentary research with a non-experimental bibliographic design, requesting evidence from the Council of the Judiciary in Santo Domingo. It is concluded that there are three categories of driver's licenses, the non-professional, the professional and the special. As well as, the types of driver's license, Type A, B, F, A1, C1, C, D, E, G, international driving license and Andean drivers. The administrators of justice in the substantiation of traffic violations in order to issue a conviction regarding the specific case, must take into account several principles such as: principle of legality, favorability, doubt favorable to the offender and the principle of innocence.

**Descriptors:** Motor vehicles; civil law; legal theory. (Words taken from the UNESCO Thesaurus).

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

## **INTRODUCCIÓN**

El ordenamiento jurídico ecuatoriano ha tenido cambios importantes con el pasar del tiempo, tanto es así que, con la implementación del Derecho Punitivo, se alcanza una desmembración de las infracciones en delitos y contravenciones, es evidente que los delitos son sancionados con más severidad diferente a las contravenciones que son sancionadas con penas mucho más leves.

Las contravenciones fueron constituidas en el año de 1791 en el Código Francés de la Policía de Seguridad, con el tiempo se han seguido plasmando en las diferentes leyes que tipifican conductas penales, ya sea como faltas, transgresiones u otras formas de llamarlas. La primera Ley en materia de Tránsito se publica en el año de 1935 con el nombre de “El Reglamento del Tránsito en el cruce de Caminos Públicos con los Ferrocarriles”, dicha norma mantenía 21 artículos y trataba sobre las compañías de ferrocarriles, conductores de vehículos automotores y peatones; en dicha Ley no se aplicaron sanciones, por lo que no se tipificaban las infracciones (Morales-Iñiguez, 2016). En el año de 1940 se aprueba el “Reglamento General de Tránsito Terrestre del Ecuador” con ello creándose la Policía de Tránsito y la Dirección General de Tránsito, Jefaturas Provinciales y Carabineros de Tránsito, y por primera vez se estipula sobre las licencias para conducir, así como también la obligatoriedad en matricular todos los vehículos. En esta ley no se establecían sanciones ni los hechos para determinar una infracción de tránsito, pero si establecían prohibiciones, deberes y obligaciones, pero sin un control estricto para su cumplimiento.

En el año de 1963 entró en vigencia la Ley de “Transporte Nacional”, en donde se estipulan las infracciones de tránsito con sanciones, se dividen en delitos y contravenciones. En el año de 1981 se aprueba la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” el cual estaba compuestas por delitos y contravenciones, es decir, referente a la materia de tránsito.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre se aprueba en el año de 1996, después en el año 2008 entra en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Vial, a diferencia de otras leyes ésta es completa, trata sobre los conductores, peatones, vías, la organización, planificación, fomento, regularización, modernización y el respectivo control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador. Dicha norma consagra también el derecho a la vida, libre tránsito, movilidad, formalización del sector, lucha contra la corrupción, la búsqueda del mejoramiento de la calidad de vida de las personas, cuidado al medio ambiente, desconcentración y descentralización (Morales-Iñiguez, 2016).

En el año 2014 entra en vigencia el Código Orgánico Integral Penal el cual hace una división entre delitos y contravenciones, sin embargo, hay un sinnúmero de inconsistencias y vacíos legales que ha generado impunidad e incremento de los accidentes de tránsito en el Ecuador. Uno de los vacíos legales en dicho Código se encuentra en el párrafo tercero, numeral 2 del artículo 386, lo que genera un problema para que los jueces apliquen dicha dicho precepto legal. La norma penal jurídica debe cumplir fines y entre ellos el control social, prevención y represión y al no estar tipificado es imposible ejercer un efectivo control de constitucionalidad que permita reducir los accidentes de tránsito. Indudablemente se debe respetar el texto del literal de la norma, cabe indicar que, solamente el operador de justicia podrá sancionar a las personas que cometan una contravención de tránsito. (Cornejo-Aguiar & Cumanda-Marínez, 2018), (Cornejo-Aguiar, 2018), (Arroyo-Herrera, 2018).

Antes de aclarar sobre la problemática planteada en la presente investigación, es necesario hacer varias definiciones respecto a la infracción, contravención y licencia de conducir. Por lo que, se considera infracciones de tránsito “el quebrantamiento, violación de una ley, pacto o tratado” (Cabanellas, 1993). El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371 indica que “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito de transporte y seguridad vial” (Asamblea Nacional, 2014).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en EL artículo 106 establece que “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pueden y deben ser previstas, pero no causadas por el individuo causante de la infracción, se verifican

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, además regulaciones de tránsito” dicha norma en su artículo 107 indica también que “Las infracciones se dividen en delitos y contravenciones” (Asamblea Nacional, 2008).

De acuerdo a lo indicado se puede explicar que la infracción de tránsito es una acción u omisión de un individuo que conduce un vehículo y que contraviene las normas como el Código Orgánico Integral Penal y las demás leyes que tutelan el bien jurídico como lo es la integridad de la persona y la seguridad vial. Por otro lado, a las contravenciones se la puede definir como la “falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma” (Cabanellas, 1993, p. 360).

Otros autores indican que son aquellas disposiciones mediante las cuales la administración estatal encargada de favorecer el bienestar público o estatal, vincula a la transgresión de una disposición administrativa como supuesto de hecho, una pena como consecuencia administrativa” (Goldstein, 1998, p. 221).

De igual forma se puede definir que la “Contravención, en sentido preciso, es como una conducta, acción u omisión típica, antijurídica, culpable y punible, por tanto, es una acción u omisión tipificada y penada por la ley” (Zavala, 1990, p. 62). Ante dichas definiciones se puede demostrar que las contravenciones de tránsito se inician, por la acción y la omisión de conformidad a lo culposo, cuando se vulneran o infringen las disposiciones legales establecidas en las diferentes leyes de tránsito, acción que es sancionada con una pena.

Existen varios autores que han establecido diferentes elementos para que una contravención sea punible los cuales serían “a) Acto Humano; b) Tipicidad; c) Antijuricidad; d) Culpable” (Ramírez & Verdezoto, 2013, p. 550). Por otro lado, la legislación define a la licencia de conducir es un “documento habilitante que otorgan a una persona para conducir un vehículo a motor, previo el cumplimiento de requisitos legales y reglamentarios; y, Conductor. Es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado” (Asamblea

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Nacional, 2008).

Es decir, para calificarse como conductor, cualquier ciudadano que se encuentre en nuestro país debe contar con este documento habilitante, previo haber cumplido una serie de requisitos exigibles para cada vehículo, ya sea la capacidad, cilindraje, complejidad, responsabilidad, entre otros. Así el artículo 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que:

La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sujeta al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la capacidad de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la habilidad de estos para circular con el mínimo riesgo posible (Asamblea Nacional, 2008).

Con esta base legal y la definición de aptitud, que significa: Idoneidad, disposición, suficiencia. (Cabanellas, 1993), es decir, nuestra legislación categoriza las licencias de acuerdo a su aptitud, para lo cual se evidencia de acuerdo a los requisitos establecidos para cada licencia.

En el Ecuador se ha incrementado la tasa de morbilidad y mortalidad a causa y efecto de los accidentes de tránsito, se debe resaltar que se cuenta con un Código Orgánico Integral Penal con vacíos jurídicos, específicamente en la tipicidad de una conducta penalmente reprochable a los conductores que conducen con una licencia de tipo diferente al permitido. El Estado ecuatoriano no puede ejercer su poder de coacción (Ius Puniendi) al no contar con las herramientas jurídicas para sancionar a este tipo de conductor.

El artículo 141 de la Ley de Tránsito vigente establecía que: “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, 2008).

Es necesario indicar que en dicha Ley si se especificaba la sanción a los individuos que conduzcan un vehículo con un tipo de licencia diferente a la exigida para dicho automóvil,

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

en cambio el Código Orgánico Integral Penal deroga al artículo 141, Título III, Capítulo V, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, y se establece una disposición en el párrafo tercero, numeral 2 del artículo 386 de dicho código, el cual constituye que: “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 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).

Con el propósito de tipificar la sanción a los individuos que conduzcan un vehículo con un tipo de licencia diferente, se establecía que el conductor para ser sancionado por contravención leve de tercera clase, debía conducir un vehículo con licencia de tipo (A, 4 A1, A2, B, F, C, C1, D, D1, E, E1), diferente a la exigida para la clase de automotor que se encuentre conduciendo, en otras palabras es lo que establece ahora el Código Orgánico Integral Penal, en donde se estipula que será sancionada la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente, lo cual quiere decir a las licencias no profesionales, profesionales o especiales, diferente a la requerida para esa clase de vehículo que maneja. Por lo tanto, aquello produce duda y confusión a los agentes de tránsito, jueces y ciudadanía en general.

Para detallar el problema de una forma más clara se demuestra a continuación con un ejemplo: Juan David Álvarez se encuentra conduciendo un bus con una licencia tipo “C”, un agente de tránsito lo detiene y le emite una boleta de citación argumentándose en el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, posteriormente se lo sanciona con la pena prevista en este caso concreto. De acuerdo a lo literal de la norma, dicha sanción no sería correcta, tomando en consideración que el artículo antes indicado establece que será sancionado el conductor que conduce un vehículo con una licencia de categoría diferente, (Profesional, no profesional, y la especial).

En el caso concreto Juan David Álvarez no se encontraba conduciendo con una licencia de categoría diferente tomando en cuenta que para poder manejar un bus se requiere de

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

una licencia con categoría profesional, y la licencia Tipo “D” si está dentro de las profesionales, en consecuencia este es el problema que se da a la ciudadanía y administradores de justicia, quienes respetando el principio de legalidad no pueden sancionar con dicha norma al que comete una infracción de tránsito por este motivo. Por lo tanto, la investigación está encaminada en demostrar el problema existente y una posible solución al mismo (Morales-Iñiguez, 2016).

Es necesario resolver la siguiente cuestión: ¿Existe error de interpretación del numeral 2 del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal? Pues bien, la presente investigación también tiene como finalidad aclarar esta duda para evitar error judicial por parte de los administradores de justicia, al sancionar a una persona que está conduciendo un vehículo con una licencia de tipo diferente, ya que el Código Orgánico Integral Penal establece que se debe sancionar al conductor que conduce un automotor con licencia de categoría diferente. De igual forma se busca despejar las dudas presentadas respecto al problema. Por lo tanto, se torna importante cambiar la palabra categoría de licencia, por la palabra tipo de licencia en dicho Código para que no exista duda ni confusión al momento de aplicar dicha norma.

El problema planteado a través de la presente investigación es de suma importancia ya que es necesario esclarecer las falencias en la norma ecuatoriana, lo cual ocasiona graves confusiones al momento de su aplicación, tan es así que al momento que una persona es sancionada de acuerdo a la contravención establecida en el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal.



José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

**Tabla 1.**  
 Las categorías y tipos de licencias.

CATEGORÍA	TIPOS	VEHÍCULOS AUTORIZADOS
<b>NO PROFESIONALES</b>	A	Ciclomotores, motocicletas, tricimotos, cuadrones.
	B	Automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o cosas rodantes.
	F	Automotores especiales adaptados para personas con capacidades especiales.
<b>PROFESIONALES</b>	A1	Mototaxis y tricimotos de servicio comercial y los de tipo A.
	C	Taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 psj., veh. de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.
	C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo tipo de vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.
	D	Servicio intercantonal, interprovincial, intra-provincial, interrregional y por cuenta propia); y para veh. Comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.
	D1	Escolares-institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.
	E	Camiones pesados y extrapesados con o sin remolque de mas de 3,5 ton. Trailes, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales en estas características.
	E1	Ferrocarriles, autos ferros, motobombas, trolebus, para transportar mercancías o sustancias peligrosas y otros vehículos especiales.
	G	Agrícola, maquinaria pesada, equipos camioneros (tractores, motoniveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas maecánicas y otro)
<b>ESPECIALES</b>	LICENCIA INTERNACIONAL	
	CONDUCTOR ANDINO	

**Fuente:** Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Siguiendo con tratamiento del problema se puede aseverar que el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, estipula con claridad que no se puede conducir vehículos con categoría diferente, en consecuencia, basándose a la norma se puede afirmar que una licencia de categoría profesional tipo C admite conducir vehículos, ya sea taxi, buseta, bus, ambulancia, camiones pesados, entre otros.

Por otro lado, también es importante resolver la siguiente cuestión: ¿El administrador de Justicia puede sancionar a los individuos que conducen un vehículo con licencia de tipo diferente a la exigida para esta clase de automotor? Pues bien, es necesario destacar que los administradores de justicia deben regirse al texto literal de la norma, es decir, se podrá sancionar a los individuos que conducen un vehículo con licencia de categoría diferente, más no a los conductores que conducen un vehículo con tipo diferente de licencia.

De igual forma hay que tener muy en cuenta la premisa legal del “Nullum crimen, nulla poena, sine lege”, lo cual quiere decir que no hay crimen, no hay pena, sin ley, haciendo entender que una conducta es considerada delito siempre y cuando esté tipificada en la norma como infracción con la respectiva sanción, si se respeta el texto literal de la norma se puede constatar que no hay sanción para quien conduce un vehículo con un TIPO de licencia diferente sino con una CATEGORÍA diferente, por lo que si el Juez decide sancionar, dicha infracción no es aplicable por el respeto al sentido estricto de la ley (Morales-Iñiguez, 2016, pág. 7).

El Juez debe ser el garante del principio de legalidad ya que es el encargado de aplicar el derecho, en definitiva, es un instrumento fundamental del Estado de Derecho el cual se debe establecer las garantías necesarias frente a los errores judiciales, la población debe confiar en la justicia, deben existir los mecanismos técnicos y apropiados para que se garantice el derecho de las personas frente a el error judicial que se pueden presentar (Figueiredo, 2004). Para esclarecer el principio de legalidad se describe a que no puede haber infracción penal, ya sea delito o contravención, si no se encuentra establecido en la norma con la sanción respectiva.

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Por dichos argumentos, el Juez en la sustanciación de una contravención de tránsito establecida en el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, no puede ni debe sancionar a una persona que circula con licencia de tipo diferente a la exigida para el vehículo que conduce, tornándose un verdadero problema para el Juez. Por otro lado, el principio de proporcionalidad es importante relacionarlo con el problema planteado, la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, en su artículo 3, inciso segundo, numeral 2, indica que:

“Cuando existan contradicciones entre principios y normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de antinomias, se aplicará el principio de proporcionalidad. Para tal efecto, se verificará que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional” (Asamblea Nacional, 2009).

El principio de proporcionalidad se lo considera un procedimiento relevante sencillo e intersubjetivamente controlable, el objeto principal es limitar al Estado en la afectación de derechos fundamentales, el examen de proporcionalidad se lo debe aplicar para evaluar la constitucionalidad de algo que restrinja derechos constitucionales, fundamentándose en un medio y fin lo cual debe ser idónea, legítima, útil y práctica su aplicación es necesaria y debe ser adecuada para llegar a un fin legítimo, cuando hay dos opciones debe optarse por la que menos afecten los derechos constitucionales ósea la afectación más leve (Cañizares, 2012).

Ante tales argumentos, es necesario resolver la siguiente cuestión: ¿La multa, la reducción de puntos a la licencia, la retención del vehículo, sanción que se impone a la persona que conduzca un vehículo con una licencia de tipo diferente, está apegada al principio de proporcionalidad? En consecuencia, también se puede decir que: “En general la proporcionalidad sugiere el adecuado equilibrio entre la reacción penal y sus presupuestos, en el momento de la individualización legal de la pena, como en el de su aplicación judicial” (Beccaria, 2015).

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

En definitiva, dicho principio se refiere en que debe existir un equilibrio entre la infracción y la pena, ayudando de esta manera a los administradores de justicia para que impongan una sanción conforme sea la gravedad del delito cometido y el daño causado; por lo que, se ha evidenciado que las sanciones son desproporcionadas en relación a la infracción cometida, es decir, en las contravenciones de tránsito del Código Orgánico Integral Penal. Así mismo, es importante tratar sobre el principio referente a la duda favorable al reo, el cual se encuentra establecido en el artículo 5 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, el mismo que dice: “la o el juzgador, para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable” (Asamblea Nacional, 2014).

Se entiende que el Juez para dictar una resolución debe estar convencido de que la persona investigada o procesada es culpable del delito o contravención que se le imputa para dictar una resolución condenatoria. Por lo tanto, si se evidencia una duda por parte de los jueces dicha duda debe aplicarse a favor del acusado. Cuando se está tratado o sustanciado contravenciones, de la misma forma el juez debe estar convencido de la culpabilidad del contraventor para aplicar una sanción a través de su resolución, lo que precisamente no sucede con el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, en donde los jueces se les presentan dudas para sancionar a una persona que conduce un vehículo con licencia de tipo diferente a la necesaria para el tipo de vehículo que maneja.

El principio de inocencia es importante también tenerlo en cuenta ya que es un argumento que los abogados litigantes utilizan para defender a la persona que apela una citación por contravención de tránsito establecida en el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal. Este principio es aquel en donde una persona dentro de un proceso debe ser considerada inocente hasta que se le demuestre lo contrario, dicho principio en los procesos penales o de tránsito “no impide la adopción de las medidas cautelares de carácter personal (...)” (Albora, 2002).

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 5, numeral 4 indica que: “Toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal, mientras no se ejecutorie una sentencia que determine lo contrario” (Asamblea Nacional, 2014). Este principio busca proteger a una persona para que no sea tratada como culpable, hasta que exista sentencia ejecutoriada en la cual se lo declare culpable de los hechos imputado, así también es una garantía que busca mantener al procesado inocente desde el inicio y durante el proceso penal, hasta que el Juez lo haya declarado su culpabilidad. De acuerdo al principio Onus probandi, los administradores de justicia, tienen la obligación de demostrar con prueba la existencia de la infracción y que la persona investigada es responsable del delito que se le acusa, es necesario indicar que el procesado no está obligado probar su inocencia, por el contrario, los servidores judiciales están en la obligación de adjuntar todas las pruebas que se requieran para justificar la culpabilidad del procesado.

## **MÉTODO**

Fundamentalmente se trabajó con un tipo de investigación descriptiva documental con diseño bibliográfico no experimental, solicitándose evidencia al Consejo de la Judicatura en Santo Domingo, mediante un informe donde especificaba el número total de causas ingresadas por contravenciones de tránsito de primera clase establecidas en el Artículo 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, durante el período de enero del 2018 a junio del 2019; de igual forma el número de causas resueltas, a través de sentencia condenatoria o ratificación de inocencia y las causas archivadas, logrando de esta manera obtener una idea clara del fenómeno estudiado y la importancia que tiene establecer los tipos de licencia en el Código Orgánico Integral Penal.

Complementándose con la técnica de la observación directa, la cual fue importante al momento de asistir a varias audiencias en la Unidad Judicial Penal de Santo Domingo, en donde se evidenció el problema que se les presenta a los jueces para poder sancionar a un conductor que conduce un bus interprovincial con licencia profesional tipo C, cuando

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

en realidad para conducir dicho vehículo se requiere licencia tipo D; problema que se da justamente porque en el Código Orgánico Integral Penal no se refiere a TIPOS de licencia sino a CATEGORÍAS de licencias, así como la entrevista con los profesionales Dr. Héctor Ludeña y Dra. Diana Freire, Juez y Jueza de la Unidad Judicial Penal de Santo Domingo. La información recopilada, fue organizada y procesada en razón de presentar resultados en forma de frecuencia y porcentajes, lo cual permitió estructurar de forma simplificada, los datos analizados.

## RESULTADOS

Se pudo constatar que en el período 2018 a junio del 2019, el número total de impugnaciones por contravenciones determinada en el del artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal, ascienden a 62 causas ingresadas y calificadas, de las cuales se resolvieron el mismo número, con 19 causas con sentencia ratificatoria de inocencia, 16 con sentencia condenatoria, 5 declaradas abandonadas y 23 archivadas. Número de causas ingresadas enero 2018 - junio 2019 (386 contravenciones de transito de primera clase, inc.3, núm. 2).

**Tabla 2.**  
Resultados estadísticos.

CAUSAS INGRESADAS 2018-JUNIO 2019	CAUSAS RESULETAS 2018-JUNIO 2019	CAUSAS CON SENTENCIA RATIFICATORIA DE INOCENCIA	CAUSAS CON SENTENCIA CONDENATORIA	ABANDONO DE LA IMPUGNACION	ARCHIVO DE LA CAUSA
62	63	27	16	5	15

**Fuente:** Sistema Automático de Trámites Judiciales (SATJE).

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

La información obtenida ha servido para evidenciar el elevado número de impugnaciones por contravenciones de tránsito establecidas en el artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal, de las cuales en su gran mayoría el juez ha tenido que ratificar el estado de inocencia por el hecho de no existir claridad en la norma donde se especifiquen cuáles son los tipos de licencias dentro de cada categoría, dando a entender de que existe un problema que no permite que se imponga una sanción adecuada y efectiva al contraventor de tránsito.

En lo referente a las entrevistas realizadas, se mantuvo una amplia conversación con los profesionales Dr. Héctor Ludeña y Dra. Diana Freire, Juez y Jueza de la Unidad Judicial Penal de Santo Domingo, quienes están a cargo de sustanciar este tipo de contravenciones a los cuales se les realizaron varias preguntas, sin embargo, se ha considerado que los criterios y observaciones más relevantes lo cual sustentan la presente investigación, son las que se detallan a continuación:

1. Los jueces entrevistados concuerdan en que existe vacío legal en el Código Orgánico Integral Penal para poder sancionar a los conductores que conducen con licencia de tipo diferente a la autorizada por la Agencia Nacional de Tránsito, ya que, dicha norma no especifica los tipos de licencias, sino las categorías de licencias llevando a confusiones al momento de resolver un caso concreto.
2. Los jueces mencionan que las decisiones que deben tomar en la resolución final cuando han estado a su cargo sustanciar este tipo de contravenciones, ha sido en su mayoría declarar el estado inocencia del contraventor, esto se da por el respeto al sentido estricto de la ley y al principio de legalidad, principio constitucional que debe ser respetado por los administradores de justicia. Sin embargo, mencionan que en los casos en donde se presenta apelación por este tipo de contravención y el abogado o las partes procesales no asisten a la audiencia para argumentar su apelación, los jueces declaran la culpabilidad del apelante.
3. Indican también que es un verdadero problema sustanciar causas por este tipo de

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

contravenciones, tomando en consideración las normas antes mencionadas, ya que los abogados defensores siempre van a tener como argumento de que en el código Orgánico Integral Penal no especifica los tipos de licencias, y el conductor no puede ser sancionado cuando conduce un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigida dentro de las diferentes categorías.

4. Consideran que como administradores de justicia siempre van a estar de acuerdo en que la normativa se vaya puliendo de acuerdo a los vacíos legales que se encuentran, para dictar resoluciones apegadas a la Ley, por ello, es importante que se haga una reforma al Artículo 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, en donde se especifiquen los tipos de licencias que existe en este cuerpo legal.

Para realizar las encuestas se tomó como muestra a 30 agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, extensión Santo Domingo, ante lo cual se obtuvieron los siguientes resultados de las preguntas más significativas referentes al problema investigado:

**Tabla 3.**

¿Sabe usted diferenciar entre categorías y tipos de licencia de conducir?

	Cantidad	Porcentaje%
Si	9	30%
No	21	70%

**Fuente:** Datos estadísticos de encuesta realizada a agentes de tránsito de la CTE.

**Tabla 4.**



José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

¿Ha emitido citaciones a conductores por contravenciones de tránsito de primera clase de acuerdo a lo establecido en el Artículo 386 numeral 3? Código Orgánico Integral Penal?

	Cantidad	Porcentaje%
Si	18	60%
No	12	40%

**Fuente:** Datos estadísticos de encuesta realizada a agentes de tránsito de la CTE.

**Tabla 5.**

¿Cree usted que existe vacío legal para poder sancionar a choferes que conducen con licencia de tipo diferente a la autorizada por la ANT?

	Cantidad	Porcentaje%
Si	26	86,66%
No	4	13.34%

**Fuente:** Datos estadísticos de encuesta realizada a agentes de tránsito de la CTE.

**Tabla 6.**

¿Cree usted que una reforma al Artículo 386 numeral 3? que permita sancionar a choferes que conducen con licencia de tipo diferente a la autorizada por la ANT, reduciría significativamente los accidentes de tránsito?

	Cantidad	Porcentaje%
Si	28	93,33%
No	2	6,67%

**Fuente:** Datos estadísticos de encuesta realizada a agentes de tránsito de la CTE.

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

## **DISCUSIÓN**

Son varios los instrumentos que abordan la necesidad de que las normas deben ser claras y los jueces deben tener en cuenta varios principios fundamentales para su correcta aplicación. Así, tiene la Declaración Universal de los Derechos Humanos, Convención Americana de Derechos Humanos, la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, el Código Orgánico Integral Penal y la propia Constitución de la República.

En la sustanciación de las contravenciones de tránsito el principio de legalidad es muy importante tenerlo en cuenta, ya que nadie puede ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no este tipificado en la ley como infracción penal; de igual forma el principio de proporcionalidad es importante cuando existan contradicciones entre principios y normas, y no sea posible resolverlas a través de las reglas de solución de contradicciones, se aplicará el principio verificando que la medida en cuestión proteja un fin constitucionalmente válido, que sea idónea, necesaria para garantizarlo, y que exista un debido equilibrio entre la protección y la restricción constitucional.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta el principio referente a la duda favorable al reo, ya que el juez para dictar sentencia condenatoria, debe tener el convencimiento de la culpabilidad penal de la persona procesada, más allá de toda duda razonable; y, por último el principio de inocencia, en todo proceso penal o de tránsito es importante que sea tomado en cuenta por el juzgador siendo este un principio constitucional, ya que toda persona debe ser considerada inocente de la infracción que se le acusa hasta que se le demuestre lo contrario a través de una sentencia debidamente ejecutoriada (Morales-Iñiguez, 2016).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 106 establece que: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones, que pueden y deben ser previstas, pero no pretendidas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

demás regulaciones de tránsito”. De acuerdo a lo mencionado se puede decir que la infracción de tránsito es una acción u omisión de una persona que conduce un vehículo y que contraviene las normas que tutelan el bien jurídico, como lo es la integridad de la persona y la seguridad vial. Por otro lado, las contravenciones de tránsito se originan, por la acción y la omisión de conformidad a lo culposo, vulnerando las disposiciones legales establecidas en las diferentes leyes de tránsito, acción que debe ser sancionada con una resolución condenatoria.

El Código Orgánico Integral Penal en el párrafo tercero, numeral 2 del artículo 386 se evidencia un vacío legal que debe ser tratado y solucionado por los legisladores, ya que, no se especifican los diferentes tipos de licencias que se utilizan para conducir automotores, sino que, solo establece las categorías de licencias, lo cual genera dudas y confusión para los administradores de justicia al momento de sustanciar una apelación hecha por una persona que conduce un vehículo con licencia de tipo diferente.

Debe estar claro que la norma penal y de tránsito jurídica debe cumplir fines y entre ellos el control social, prevención y represión de los actos realizados por las personas que conducen un vehículo con un tipo de licencia diferente a la exigida para dicho automotor, en dicho caso, al no estar tipificada una conducta en dicha norma, es imposible que un juez dicte una resolución sancionando una conducta reprochable por parte de los conductores, lo cual permita reducir los accidentes de tránsito en el Ecuador.

+En la presente investigación se ha evidenciado elevado número de impugnaciones por contravenciones de tránsito establecidas en el artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal, las personas presentan estas apelaciones porque consideran tener razón tomando en cuenta el vacío legal de dicha norma.

Los administradores de justicia en la gran mayoría de los casos han tenido que ratificar el estado de inocencia al apelante por el hecho de existir vacío legal, confusión y dudas de dicha norma, ya que no se especifican cuáles son los tipos de licencias dentro de cada categoría para que puedan ser sancionados de forma efectiva. Han considerado importante que se reforme no solo la norma mencionada, sino también todos los vacíos

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

legales existentes en el Código Orgánico Integral Penal para que se reduzcan los accidentes de tránsito en el país.

En las encuestas realizadas a los agentes de la Comisión de Tránsito del Ecuador, se ha evidenciado que en su gran mayoría no saben diferenciar entre lo que es categorías de licencias y tipos de licencias, a pesar de ello, gran parte de los encuestados dijeron que, si existe un vacío legal en el Código Orgánico Integral Penal, en consecuencia han emitido boletas de citación por este tipo de contravención.

## **CONCLUSIONES**

El Código Orgánico Integral Penal en el artículo 386, inciso 3, numeral 2, establece que se sancionará al conductor que maneje un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce, más no especifica los tipos de licencia que existen para poder sancionar a una persona que conduzca un vehículo con un tipo de licencia diferente a la requerida para el vehículo que conduce.

De acuerdo a la norma existente se debería sancionar a un conductor que conduce con una licencia de tipo diferente a la exigida para la clase de vehículo, más no al conductor que maneje con una licencia con categoría diferente a la permitida.

Se concluye que existen tres categorías de licencias para conducir, la no profesional, la profesional y la especial. Así como también, los tipos licencian de conducir, Tipo A, B, F, A1, C1, C, D, E, G, permiso internacional de conducir y conductores andinos.

Los administradores de justicia en la sustanciación de las contravenciones de tránsito para poder dictar una resolución condenatoria respecto al caso concreto, deben tener en cuenta varios principios tales como: principio de legalidad, favorabilidad, la duda favorable al reo y el principio de inocencia. Por lo tanto, al existir un vacío legal los jueces no pueden sancionar a una persona que cometió una contravención de tránsito, como la que ha sido objeto de la investigación.

Al no estar diferenciada la categoría de licencia con el tipo de licencia en la normativa legal, se torna sugerir que los legisladores realicen una reforma al Código Orgánico

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Integral Penal y de esta manera buscar reducir los accidentes de tránsito en el Ecuador.

## **FINANCIAMIENTO**

No monetario.

## **AGRADECIMIENTO**

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes; por motivar el desarrollo de la Investigación.

## **REFERENCIAS CONSULTADAS**

- Albora, D. (2002). Código Procesal Penal de la Nación. Buenos Aires: Lexis Nexis.
- Arroyo-Herrera, J. F. (2018). Cómo Llevar una Defensa Penal. México: Porrúa.
- Asamblea Nacional. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2009). Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Quito. Segundo Suplemento del Registro Oficial N° 52. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial N° 180. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Beccaria, C. (2015). Tratado de los Delitos y las Penas, Proporción entre los Delitos y las Penas. Madrid: Committee.
- Cabanellas, G. (1993). Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires: Heliasta.
- Cañizares, R. (2012). Estudio del Principio de Proporcionalidad. Recuperado de <https://n9.cl/vape>
- Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial N° 180. Lunes 10 de febrero de 2014. Recuperado de <https://n9.cl/g6sc>
- Corjeno-Aguilar, S. (2018). La Antijuricidad y las Causas Excluyentes del Injusto Penal en el COIP [Unlawfulness and Exclusionary Causes of Criminal Unfairness in the COIP]. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

José María Beltrán-Ayala; Priscila Milagros Murillo-Villagomez

Cornejo-Aguilar, S., & Cumanda-Marínez, P. (2018). Legitimación de la pena en el sistema penal ecuatoriano y sus teorías [Legitimation of the penalty in the Ecuadorian penal system and its theories]. Coporación de Estudios y Publicaciones. Quito, Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.

Figueiredo, Q. (2004). Tratado de Derecho Constitucional. Santiago de Chile: Lexis Nexis.

Goldstein, R. (1998). Diccionario de Derecho Penal y Criminología. Buenos Aires: Astrea.

Morales-Iñiguez, 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 [The First Class Traffic Contravention determined in article 386 numeral 2 of the COIP, in the Metropolitan District of Quito, year 2015]. Recuperado de <https://n9.cl/pt34>

Ramirez, J. C., & Verdezoto, J. C. (2013). Práctica de Tránsito. Cuenca: CARPOL.

Zavala, B. (1990). El Proceso Penal. Guayaquil-Ecuador: Edino.