



**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

**LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL
COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O
CATEGORIA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHICULO QUE
CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021**

AUTOR:

VÍCTOR JAVIER ALCÍVAR NAVARRETE

DOCENTE TUTOR: AB. VÉLEZ FREIRE CARLOS, MGT

**LA LIBERTAD – ECUADOR
2022**

**UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO**

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADO**

TÍTULO:

**LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL
COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O
CATEGORIA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHICULO QUE
CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021**

AUTOR:

VÍCTOR JAVIER ALCIVAR NAVARRETE

DOCENTE TUTOR: AB. VÉLEZ FREIRE CARLOS, MGT

LA LIBERTAD – ECUADOR

2022

APROBACIÓN DEL TUTOR

La Libertad, 13 de julio del 2022

CERTIFICACIÓN

En mi calidad de Profesor Tutor del Trabajo de Integración Curricular de título “LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORIA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHICULO QUECONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021”, correspondiente al estudiante Víctor Javier Alcívar Navarrete, de la Carrera de Derecho, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena; declaro que luego de haber orientado científica y metodológicamente su desarrollo el referido proyecto de investigación se encuentra concluido en todas sus partes cumpliendo así con el proceso de acompañamiento determinado en la normativa interna, recomendando se inicien los procesos de evaluación que corresponden.

Atentamente



Abg. Carlos Vélez Freire, Mgt.

PROFESOR TUTOR

CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO

La Libertad, 13 de Julio del 2022

CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO

En mi calidad de tutora del trabajo de investigación, título: **LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORÍA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHÍCULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021**, cuya autoría corresponde al estudiante, **ALCÍVAR NAVARRETE VÍCTOR JAVIER**, de la carrera de Derecho, **CERTIFICO**, que el contenido de dicho trabajo ha sido sometido a la validación en sistema antiplagio **URKUND**, obteniendo un porcentaje de similitud del **2%** cumpliendo así con los parámetros técnicos requeridos para este tipo de trabajo académico.

ATENTAMENTE,



AB. VÉLEZ FREIRE CARLOS, MGT.

FIRMA TUTOR

Validación gramatical y ortográfica

CERTIFICADO GRAMATÓLOGO

KERLY VANESSA RAMOS RAMOS con cédula de ciudadanía No. 092736281-4 y Registro Profesional No. 7241168019, Máster Universitario en Formación y Perfeccionamiento del Profesorado, Especialidad Lengua Española y Literatura, **CERTIFICO** que he revisado la redacción y ortografía del contenido del trabajo de titulación denominado **"LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORÍA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHÍCULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021"**, elaborado por el autor **VÍCTOR JAVIER ALCIVAR NAVARRETE**, para optar por el título de Abogado de la República del Ecuador de la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud de la Universidad Estatal Península de Santa Elena.



Kerly Vanessa Ramos Ramos
Máster en Lengua Española y Literatura

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

El presente Trabajo de Titulación con el título de “**LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORIA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHICULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021**”, elaborado por Víctor Javier Alcívar Navarrete, declara que la concepción, análisis y resultados son originales y aportan a la actividad científica, educativa, empresarial y administrativa.

Transferencia de derechos autorales.

Declaro que, una vez aprobado el tema de investigación otorgado por la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud, Carrera de Derecho pasan a tener derechos autorales correspondientes, que se transforman en propiedad exclusiva de la Universidad Estatal Península de Santa Elena y, su reproducción, total o parcial en su versión original o en otro idioma será prohibida en cualquier instancia.

Atentamente,



Alcívar Navarrete Víctor Javier

C.I.: 0923769301

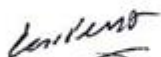
TRIBUNAL DE GRADO



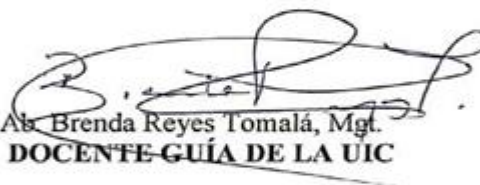
Ab. Ana Tapia Blacio, Mgt.
DIRECTORA CARRERA DE DERECHO



Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD
DOCENTE ESPECIALISTA



Ab. Carlos Vélaz Freire, Mgt.
DOCENTE TUTOR



Ab. Brenda Reyes Tomalá, Mgt.
DOCENTE-GUÍA DE LA UIC

DEDICATORIA

A Dios, mis padres Wuillian Vicente Alcívar Ceiba y Marjorie Aracelli Navarrete Peñafiel, mis hermanas y familia que han sido un pilar fundamental para alcanzar este logro, con su apoyo incondicional.

Alcívar Navarrete Víctor Javier

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por guiarme en cada paso que doy en mi vida y por todas las Bendiciones que recibo día a día. A la prestigiosa Universidad Estatal Península de Santa Elena, en especial a la Facultad de Ciencias Sociales y de la Salud, Carrera de Derecho por acogerme en sus aulas, en la persona de sus dignísimas autoridades que gracias a sus conocimientos impartidos me formaron académica y profesionalmente. A todas las personas que han sido parte de mi vida, y han estado conmigo en las buenas y las malas, pero el que persevera alcanza. A todos ustedes mi mayor Agradecimiento y Gracitud.

Alcívar Navarrete Víctor Javier

ÍNDICE DE CONTENIDO

PORTADA	I
CONTRAPORTADA.....	II
APROBACIÓN DEL TUTOR	III
CERTIFICACIÓN ANTIPLAGIO.....	IV
Validación gramatical y ortográfica	V
DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD	VI
TRIBUNAL DE GRADO	VII
DEDICATORIA.....	VIII
AGRADECIMIENTOS.....	IX
ÍNDICE DE CONTENIDO	X
ÍNDICE DE TABLAS.....	XIII
ÍNDICE DE FIGURAS	XIII
ÍNDICE DE ANEXOS	XIV
RESUMEN EJECUTIVO.....	XV
ABSTRACT	XVI
INTRODUCCION.....	1
CAPITULO I.....	3
PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.....	3
1.1 Planteamiento del problema	3
1.2 Formulación del problema.....	6
1.3 OBJETIVOS.....	6
1.3.1 Objetivo General.....	6
1.3.2 Objetivos Específicos	7
1.4 Justificación del problema	7

1.5 Variables	8
1.6 Idea a defender.....	8
CAPITULO II.....	9
MARCO REFERENCIAL	9
2.1 Marco Teórico	9
2.1.1 Generalidades de las contravenciones de tránsito	9
2.1.1.1 Los delitos de tránsito.....	10
2.1.1.2 Naturaleza jurídica de los ilícitos en materia de tránsito.....	11
2.1.1.3 Sujetos procesales en los delitos de tránsito	13
2.1.1.4 Causales para las sanciones de los delitos de tránsito.....	14
2.1.1.5 Categorías y tipos de licencia	16
2.1.1.6 Sanciones penales de acuerdo al tipo de licencia de conducir	17
2.1.1.7 Infracciones de tránsito.....	19
2.1.1.8 Acciones u omisiones en las infracciones de tránsito.....	20
2.1.1.9 Inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito	21
2.1.1.10 Enfoque jurídico del vacío normativo del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Penal en los casos de conductores con licencia de tipo y / o categoría	22
2.2 Marco legal.....	24
2.2.1 Constitución del Ecuador, 2008.....	24
2.2.2 Convención Americana de Derechos Humanos	25
2.2.3 Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional	25
2.2.4 Código Orgánico Integral Penal, 2014	25
2.2.5 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014.....	26
2.3 Marco conceptual	26
CAPÍTULO III	29
MARCO METODOLÓGICO	29
3.1 Diseño y Tipo de Investigación	29

3.1.1	Diseño de la Investigación	29
3.1.2	Tipo de Investigación.....	29
3.2	Recolección de la Información	30
3.2.1	Métodos de investigación	30
	Método Deductivo-Inductivo	30
	Método Analítico	30
3.2.2	Técnicas de investigación	31
	Entrevista	31
	Encuesta.....	31
3.2.3	Población y muestra.....	32
3.2.3.1	Población.....	32
	Tabla 3. Población	32
3.2.3.2	Muestra	32
	Tabla 4. Muestra.....	33
3.3	Tratamiento de la Información	33
3.4	Operacionalización de Variables	34
	Tabla 5. Operacionalización de las Variables	34
CAPÍTULO IV		35
ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS		35
4.1	Análisis de las encuestas a los Socios conductores del Sindicato de Choferes de la provincia de Santa Elena	35
	Tabla 11. Regularización normativa que analice el artículo 386 frente a la afectación del proceso sancionatorio	40
4.2	Análisis de los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena	41
4.2.1	Análisis de la entrevista del Ab. Félix Herrera Orrala matrícula 24-2015-62 de la provincia de Santa Elena.....	41
4.2.2	Análisis de la entrevista del Ab. Julio Ángulo Zamora. Matrícula 24-2015-30 de la provincia de Santa Elena.....	43

4.2.3 Análisis de la entrevista del Ab. Ana Teresa Zorrilla Guerra. Matrícula 24-2011-142 de la provincia de Santa Elena	44
4.2.4 Análisis de la entrevista al Ab. Carmelo Ponce Sornoza matrícula 24-2015-145 de la provincia de Santa Elena.....	45
4.2.5 Análisis de la entrevista del Ab. Alex Iván Jiménez Sesme de la provincia de Santa Elena	46
4.3 Verificación de la idea a defender	47
CONCLUSIONES.....	48
RECOMENDACIONES	49
Bibliografía.....	50
ANEXOS	53

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Sistematización.....	6
Tabla 2. Las categorías y tipos de licencias.....	16
Tabla 6. Vacíos normativos genera problemas a los jueces.	35
Tabla 7. Normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito.	36
Tabla 8. Sanción a personas con licencia de categoría distinta al vehículo	37
Tabla 9. Infracciones debido al desconocimiento de la ley por los conductores.....	38
Tabla 10. Normativa en referencia afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia distinta a su vehículo	39

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Vacíos normativos genera problemas a los jueces.....	35
Figura 2. Normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito.....	36
Figura 3. Sanción a personas con licencia de categoría distinta al vehículo	37

Figura 4. Infracciones debido al desconocimiento de la ley por los conductores	38
Figura 5. Normativa en referencia afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia distinta a su vehículo	39
Figura 6. Regularización normativa que analice el artículo 386 frente a la afectación del proceso sancionatorio	40

ÍNDICE DE ANEXOS

ENCUESTA REALIZADA A LOS SOCIOS CONDUCTORES DEL SÍNDICATO DE CHOFERES DEL CANTÓN DE SANTA ELENA.....	53
ENTREVISTA REALIZADA A LOS ABOGADOS DE LIBRE EJERCICIO DE LA PROVINCIA DE SANTA ELENA.....	55
ENTREVISTA REALIZADA AL DIRECTOR PROVINCIAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO DE SANTA ELENA	56
Entrevista al Ab. Félix Herrera Orrala matrícula 24-2015-62 de la provincia de Santa Elena	57
Entrevista al Ab. Julio Ángulo Zamora. Matrícula 24-2015-30de la provincia de Santa Elena	57
Entrevista al Ab. Ana Teresa Zorrilla Guerra. Matrícula 24-2011-142 de la provincia de Santa Elena	58
Entrevista al Ab. Carmelo Ponce Sornoza matrícula 24-2015-145 de la provincia de Santa Elena.....	58
Entrevista del Ab. Alex Iván Jiménez Sesme de la provincia de Santa Elena	59

**LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP,
CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORIA DIFERENTE EN
RELACIÓN AL VEHICULO QUE CONDUCE, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO
2021**

Autor: Alcívar Navarrete Víctor Javier

Tutor: Ab. Carlos Vélez Freire, Mgt.

Palabras Claves: Laguna normativa, art. 386 inciso 3, N. 2 del COIP, Conductores con licencia, infracciones

RESUMEN EJECUTIVO

Ecuador ha incrementado una tasa de morbilidad y mortalidad por y efecto a los accidentes de tránsito, no obstante, se cuenta con un Código Orgánico Integral Penal con vacíos jurídicos, principalmente la tipicidad de una conducta penalmente reprochable a los que conducen un vehículo con una licencia de tipo diferente al autorizado. El presente trabajo de investigación propone un análisis al artículo 386, numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal frente a la laguna normativa que presenta en cuanto a los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, provincia de Santa Elena, año 2022. El objetivo general propuesto fue Identificar los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP mediante un análisis jurídico que determine el nivel de afectación al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021. La idea a defender establecida fue La laguna normativa en el artículo 386 N. 2 del COIP incide en los casos de conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conduce, en el cantón Santa Elena, 2021. En cuanto al marco metodológico, se aplicó el diseño cualitativo, y la investigación exploratoria; además se aplicó el método deductivo e inductivo. Entre las técnicas escogidas se aplicó la encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes de Santa Elena y las entrevistas a los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena. Se realizó un análisis jurídico de laguna normativa, puesto que se hace mención únicamente a la categoría, dejando al tipo de licencia, sin regular o sancionar, de esta manera se vulneran los principios que la carta magna establece en relación a la seguridad jurídica.

**LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N° 2 DEL COIP,
CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORIA DIFERENTE EN
RELACIÓN AL VEHICULO QUE CONDUCE, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO
2021**

Autor: Alcívar Navarrete Víctor Javier

Tutor: Ab. Carlos Vélez Freire, Mgt.

Keywords: Regulatory gap, art. 386 section 3, N. 2 of the COIP, Licensed drivers, infractions

ABSTRACT

Ecuador has increased a rate of morbidity and mortality due to and effect of traffic accidents; however, it has a Comprehensive Criminal Organic Code with legal gaps, mainly the typicity of criminally reprehensible conduct for those who drive a vehicle with a license other than the authorized type. The present research work proposes an analysis of article 386, numeral 2 of the Comprehensive Criminal Organic Code in the face of the normative gap that it presents in terms of drivers with a license of a different type and/or category in relation to the vehicle they drive, in the canton Santa Elena, province of Santa Elena, year 2022. The proposed general objective was to identify the aspects that lead to the regulatory gap in article 386, subsection 3 N. 2 of the COIP through a legal analysis that determines the level of affectation to the sanction process. For drivers with a license of a type and/or category different from the vehicle they drive, in the canton of Santa Elena, year 2021. The established idea to defend was the regulatory gap in article 386 N. 2 of the COIP affects the cases of drivers with a different type and/or category license in relation to the vehicle they drive, in the canton of Santa Elena, 2021. Regarding the methodological framework, the qualitative design was applied, and the research exploratory investigation; In addition, the deductive and inductive method was applied. Among the chosen techniques, the survey was applied to the driving partners of the Drivers' Union of Santa Elena and the interviews with the free practice lawyers of the province of Santa Elena. A legal analysis of the regulatory gap was carried out, since mention is made only of the category, leaving the type of license, without regulating or sanctioning, in this way the principles that the Magna Carta establishes in relation to legal certainty are violated

INTRODUCCION

El Código Orgánico Integral Penal, que entró en vigencia en el año 2014 tipifica una división entre delitos y contravenciones, no obstante, existe una gran infinidad de inconsistencias y vacíos legales provocando impunidad e incremento de los accidentes de tránsito en el Ecuador. Aquellos vacíos legales, dentro del Código Orgánico Integral Penal se encuentran en el Tercer párrafo, Numeral 2, Artículo 386, generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal. El precepto penal jurídico debe cumplir fines, como el control social, prevención y represión. Al no estar tipificado, es imposible llevar a cabo un efectivo control de constitucionalidad que ayuda a reducir los accidentes de tránsito. Sin duda alguna se deberá respetar el texto del literal de la norma, solo cuando el operador de justicia dará sanción a las personas que incurran una infracción vehicular.

El análisis oportuno de este problema como es la laguna normativa del artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP, permitirá brindar la orientación jurídica a los profesionales de derecho, y de forma directa en cuanto a los beneficiarios como son los conductores, para que la ley sea aplicada sin vulnerar los derechos que tienen las personas frente a su licencia de conducir. Es relevante el análisis de esta normativa, para que sirva de información a investigadores posteriores que requieran indagar de forma más jurídica y de fondo, al alcance de permitir una reforma en tal normativa y de esa forma que no exista afectación, y más aún se vulneren los derechos de las personas en ningún escenario donde se desarrollan.

Es necesario determinar la siguiente interrogante: ¿Existe error de interpretación del numeral 2 del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal? La siguiente investigación desea aclarar la incertidumbre para prevenir error judicial por parte de administradores de justicia, al penalizar a un individuo que conduce un vehículo con licencia distinta, debido que el Código Orgánico Integral Penal manda a sancionar a todo aquel que maneja un automotor con licencia de categoría distinta. Uniformemente se trata de aclarar dudas reveladas en relación al problema.

La estructura del siguiente trabajo de investigación se desglosa en cuatro capítulos, determinando los ejes del problema, los instrumentos y métodos de investigación, así como

el análisis oportuno para determinar las aristas en cuanto a las conclusiones y recomendaciones.

El primer capítulo se abordó el planteamiento del problema, identificando los factores de un análisis que aportó de manera significativa en cuanto a la incidencia de la normativa en relación a la laguna que presenta; seguido a la formulación del problema determinado con una interrogante que fue respondida al final de la investigación, los objetivos generales y específicos, justificación del problema, identificación de las variables y la idea a defender para ser validada.

En el segundo capítulo hace referencia al análisis teórico en las dos variables con sus respectivas dimensiones, como fueron las contravenciones de tránsito y el enfoque jurídico del vacío normativo del art 382 n. 2 del COIP, determinando su naturaleza, causales, sanciones penales y las inobservancias que han permitido deducir el vacío normativo, alineados al marco legal como fueron la Constitución del Ecuador, Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, terminando con el marco conceptual conceptualizando términos para su mejor comprensión del tema investigado.

El tercer capítulo, detalla el marco metodológico, donde se establecieron el diseño y tipo de investigación, además la especificación de la recolección de información en cuanto a los métodos, así como las técnicas de investigación con su respectivo tratamiento, desglosando además la población y muestra donde se aplicaron los instrumentos de investigación, y el desarrollo de la operacionalización de las variables con sus respectivas dimensiones e indicadores.

El cuarto capítulo se especifica el análisis e interpretación de resultados, en cuanto a los análisis de las encuestas a los socios conductores inscritos en el Sindicato de Choferes de la provincia de Santa Elena; seguido a los análisis de los abogados de ejercicio libre de la misma jurisdicción, identificando los factores de necesidad del problema, y finalmente se verificó la idea a defender, finiquitando con tres enfoques de conclusiones y recomendaciones.

CAPITULO I

PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Planteamiento del problema

Al transcurrir el tiempo, el ordenamiento jurídico ha tenido cambios importantes, tal así que, la implementación del Derecho Punitivo logra alcanzar un desmembramiento y contravenciones de infracciones en delitos; siendo sancionados con mucha rigurosidad a diferencia de las contravenciones que son sancionadas con una pena leve.

El Código Orgánico Integral Penal, durante el año 2014 entra en vigencia una división entre delitos y contravenciones, no obstante, existe una gran infinidad de inconsistencias y vacíos legales provocando impunidad e incremento de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

Aquellos vacíos legales, dentro del Código Orgánico Integral Penal se encuentran en el Tercer párrafo, Numeral 2, Artículo 386, generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal. El precepto penal jurídico debe cumplir fines, como el control social, prevención y represión. Al no estar tipificado, es imposible llevar a cabo un efectivo control de constitucionalidad que ayuda a reducir los accidentes de tránsito. Sin duda alguna se deberá respetar el texto del literal de la norma, solo cuando el operador de justicia dará sanción a las personas que incurran una infracción vehicular.

En la investigación presentada a ese arduo tema, es importante esclarecer sus respectivas definiciones en **infracción, contravención y licencia de conducir**.

Se considera **Infracciones de Tránsito** “Al quebrantamiento, violación de una ley, pacto o tratado”. El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 371 establece que:

“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito de transporte y seguridad vial”.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Artículo 106 considera que:

“Cuando 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 por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, además regulaciones de tránsito”

cuya norma en su Artículo 107 precisa también que: *“Las infracciones se dividen en delitos y contravenciones”*.

Las **Contravenciones** se definen 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”. Se demuestra que las contravenciones de tránsito inician por una acción y a la omisión de conformidad para la persona culpable, vulnerando o infringiendo las disposiciones legales establecidas en las diferentes leyes de tránsito, esta acción es sancionada con una pena judicial.

Según la legislación, La **Licencia de Conducir** se define como 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”. Para calificarse como conductor, cualquier ciudadano ecuatoriano deberá contar con dicho documento, precedente de haber cumplido una serie de requisitos exigibles para cada vehículo, sea la capacidad, cilindraje, complejidad, responsabilidad, entre otras exigencias.

El Artículo 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determina 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”.

La definición de Aptitud implica: Idoneidad, disposición, suficiencia, por consiguiente, la legislación ecuatoriana categoriza sus licencias de acuerdo a su Aptitud, evidenciando según los acuerdos a los requisitos establecidos para cada licencia.

Ecuador ha incrementado una tasa de morbilidad y mortalidad por y efecto a los accidentes de tránsito, no obstante, se cuenta con un Código Orgánico Integral Penal con vacíos jurídicos, principalmente la tipicidad de una conducta penalmente reprochable a los que conducen un vehículo con una licencia de tipo diferente al autorizado. El país no puede ejercer su poder de coacción (Ius Puniendi) al no contar con las herramientas jurídicas para sancionar a este tipo de conductor.

Evidentemente en dicha Ley, al determinarse dicha sanción a las personas que conduzcan un vehículo con un tipo de licencia diferente a la exigida, el Código Orgánico Integral Penal revoca 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 Tercer párrafo, Numeral 2 del Artículo 386 donde señala 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”. “La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce”.

Con el fin de tipificar la sanción a las personas que conduzcan un vehículo con un tipo de licencia diferente, se determinaba que el conductor para ser sancionado por contravención leve de tercera clase, debía conducir un vehículo con licencia de tipo (A, A1, A2, B, F, C, C1, D, D1, E, E1), independiente a la exigida para la clase de automóvil o cualquier vehículo que se encuentre conduciendo, como establece actualmente el Código Orgánico Integral Penal, donde estipula una sanción a la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente, sea licencias no profesionales, profesionales o especiales, distintas a las requerida para el tipo de vehículo que conduzca, generando dudas y confusión a los, jueces, agentes de tránsito y a la ciudadanía.

Tabla 1. Sistematización

CAUSAS	SÍNTOMAS	EFEECTO
Desconocimiento de la ley por parte de los conductores	Infracciones de tránsito	No poder sancionar por parte de los agentes de tránsito a los conductores con tipo de licencia diferente
Accidentes de tránsito	Morbilidad y mortalidad	Personas inocentes que pierden vida
Obtención de licencias de forma fraudulentas	Conductores no preparados	Mal servicio en la transportación pública
Vacíos en la normativa legal jurídica sobre las contravenciones a los conductores	Aplicación inadecuada del COIP del art 386	No se puede penalizar bajo los principios de legalidad y constitucionalidad
Debilidad en el poder de la coacción	Problemas al proceso sancionatorio de los conductores	No existe la herramienta jurídica para sancionar a los tipos de conductores

Elaborado por: Víctor Alcívar Navarrete, 2021

1.2 Formulación del problema

¿De qué manera la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Identificar los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP mediante un análisis jurídico que determine el nivel de afectación al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Realizar la fundamentación en relación a los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP.
- Determinar el alcance que tiene la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP en los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen.
- Establecer un análisis jurídico de laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N.2 del COIP que afecta a los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen.

1.4 Justificación del problema

En relación a la justificación teórica, se considera las bases teóricas que soportan el análisis de las dos variables como son la variable dependiente Laguna normativa en el artículo 386 inciso 3 número 2 del COIP y la variable independiente Conductores con licencia de tipo y categoría diferente al vehículo que conduce. Se establecerá un análisis en cuanto a las opiniones de profesionales en la materia de derecho, asimismo como autores que brindaran la información respectiva frente al problema identificado como es la laguna normativa.

Las bases teóricas que se establecerán estarán enfocadas en determinar las dimensiones e indicadores de las dos variables para identificar los escenarios jurídicos y la forma en la que afecta a los conductores con licencia frente a la Laguna normativa del artículo 386 inciso 3 numeral 2 del COIP, para identificar los posibles aspectos fundamentales que se pueden considerar.

Mediante el análisis metodológico se establecerá el método deductivo dado a que se analizará de forma general para establecer los parámetros de manera particular. Asimismo, se aplicarán las técnicas de investigación y los instrumentos respectivamente Cómo son las encuestas y entrevistas a los pobladores del cantón Santa Elena, específicamente los conductores que portan licencias.

Su aplicación estará determinada en buscar las alternativas de solución y por ende identificar los factores que inciden en el problema de la Laguna normativa mediante la

respectiva aplicación, tabulación e interpretación de resultados para conocer las falencias jurídicas y legales que se presentan con la finalidad de mejorar.

Es importante considerar que el análisis oportuno de este problema como es la laguna normativa del artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP, permitirá brindar la orientación jurídica a los profesionales de derecho, y de forma directa en cuanto a los beneficiarios como son los conductores, para que la ley sea aplicada sin vulnerar los derechos que tienen las personas frente a su licencia de conducir.

Es relevante el análisis de esta normativa, para que sirva de información a investigadores posteriores que requieran indagar de forma más jurídica y de fondo, al alcance de permitir una reforma en tal normativa y de esa forma que no exista afectación, y más aún se vulneren los derechos de las personas en ningún escenario donde se desarrollan

1.5 Variables

Variable Dependiente: Conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen.

Variable Independiente: Laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP.

1.6 Idea a defender

La laguna normativa en el artículo 386 N. 2 del COIP incide en los casos de conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conduce, en el cantón Santa Elena, 2021.

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL

2.1 Marco Teórico

2.1.1 Generalidades de las contravenciones de tránsito

El ordenamiento jurídico del Ecuador ha sufrido importantes cambios a lo largo del tiempo, tanto es así que con la implementación del derecho punitivo se ha logrado la tipificación de los delitos en delitos y faltas, es claro que los delitos se castigan con mayor gravedad que los sancionados con penas mucho más leves, dichas contravenciones fueron constituidas en el año de 1791 en el Código Francés de la Policía de Seguridad. (Peralta, 2019, p.21)

En el transcurso del tiempo han seguido plasmando en las diferentes leyes que tipifican conductas penales, sea como faltas o transgresiones. La primera Ley en materia de Tránsito es publicada dentro del año 1935 con el nombre de “El Reglamento del Tránsito en el cruce de Caminos Públicos con los Ferrocarriles”, cuya norma preservaba 21 artículos tratándose de las compañías de ferrocarriles, conductores de vehículos automotores y peatones; en este tipo de Ley no se aplicaron sanciones, por lo que no se tipificaban las infracciones.

Después de cinco años (1940) la misma Asamblea Nacional, (2022) se aprueba el “Reglamento General de Tránsito Terrestre del Ecuador” estableciéndose la Policía de Tránsito y la Dirección General de Tránsito, Jefaturas Provinciales y Carabineros de Tránsito, disponiendo por primera vez las licencias para conducir, así como también el requisito indispensable en matricular todos los vehículos. Cabe mencionar que en esta ley no se establecían sanciones ni los hechos para determinar una infracción de tránsito, pero si se determinaba las prohibiciones, deberes y obligaciones, pero sin un control estricto para su cumplimiento.

En 1963 entra en vigencia la Ley de “Transporte Nacional”, estableciendo las infracciones de tránsito con las debidas sanciones, dividiéndose en delitos y contravenciones. En el año de 1981 se aprueba la “Ley de Tránsito y Transporte Terrestre” conformada por delitos y contravenciones, por consiguiente, referente a la materia de tránsito. (García, 2017, p.32)

En el año de 1996 se aprueba la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, después en el año 2008 entra en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, contrariamente de otras leyes que es considerada completa, refiriéndose a los conductores, peatones, vías, la organización, planificación, fomento, regularización, modernización y el respectivo control del Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador.

Este tipo de norma según el Código Orgánico Integral Penal, (2015) consagra “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” (p.45)

Dentro del año 2014 se promulga el Código Orgánico Integral Penal donde realiza una división entre delitos y contravenciones, no obstante, existe una gran cantidad de inconsistencias y vacíos legales que ha ocasionado impunidad e incremento de los accidentes de tránsito en el país.

2.1.1.1 Los delitos de tránsito

En el campo más amplio es considerada un comportamiento propio de voluntad o por imprudencia, siendo el resultado contrario a lo establecido por la ley, siendo así una conducta antijurídica. Zavala, (2016) manifiesta que:

El delito de tránsito implica una violación de las normas vigentes, haciéndose merecedor de un castigo o pena, llevándose a cabo una conducta al tipo penal que será sometida a criterios de culpabilidad y responsabilidad para ejercer la potestad de administrar un castigo justo. (p.21)

Se dispone de una clasificación amplia de los distintos tipos de delito. Un delito doloso es considerado aquel que se comete con conciencia, en otras palabras, el autor quiso hacer lo que hizo. Con este fin, se contrapone al delito culposo, donde la falta se produce a partir de no cumplir ni respetar la obligación de cuidado; verificándose el acto, pero no la intención de causar daño, siendo así un asesinato de delito doloso; mientras que, un accidente de tránsito donde muere una persona es considerada un delito culposo, tal como menciona. (Vale, 2015, p.34).

La sección segunda del capítulo octavo del Código Orgánico Integral Penal tipifica los delitos Culposos de Tránsito, aunque no los define, claramente los enumera como preceptos legales con su respectiva sanción. Con los antecedentes expuestos, una infracción o delito de tránsito puede definirse como cualquier acto que se compruebe que no cumple con las disposiciones de la ley, pero que no se formula con la intención de causar un daño.

Es considerada también como un delito culposo de tránsito el infringir el deber objetivo del cuidado por los contratistas de obras en las vías dando como resultado aquellas muertas de una o más personas.

Peralta, (2019) menciona que:

El Art. 378 se ha tipificado que se establece como sanción pena privativa de libertad de tres a cinco años, identificándose también como un tipo de multa para las autoridades de tránsito por falta de previsión, la misma que dice “con la multa aplicable para esta infracción”, dado que para dicha infracción no se ha establecido multa alguna. (p.29)

Sin duda alguna, la ley centra aquellas conductas penales que omitan el deber u objetivo del cuidado, y para el efecto estable sanciones para estos actos; sin embargo, al expedir una norma es necesario tener Constitución a lo que se refiere en cuanto a la Supremacía Constitucional.

2.1.1.2 Naturaleza jurídica de los ilícitos en materia de tránsito

La promulgación del COIP, para el juzgamiento por delitos y contravenciones de tránsito requerirá en aplicación a la norma principal de ejecución y además a las normas supletorias siendo el Código Orgánico de la Función Judicial (COFJ) en su Art. 229 que establece la competencia de las Juezas y Jueces de Tránsito, quienes son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia según sea el caso en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia; además de la disposición reformativa novena del COIP numeral 2, que dispone que el juzgamiento de los delitos de tránsito establecidos en esta norma legal corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito.

De tal manera, Zaffaronia, (2016) recalca que

El juzgamiento en materia penal de tránsito no existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, siendo el auto de llamamiento a juicio, sino en el caso de un dictamen fiscal acusatorio directamente se iría procesalmente a la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que se debe realizar ante el juez de Tránsito, debido a que no existen los tribunales penales de tránsito. (p.56)

Para las víctimas de un accidente de tránsito, se regirá de acuerdo a lo que establece el Art 78 de la Constitución del Ecuador, (2008) que indica: *“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado...”* determinado que una víctima de un accidente de tránsito, goza de los principios constitucionales a través de éste precepto legal.

Además, Duarte Estévez, (2015) considera a una víctima de accidente de tránsito,

Como aquella persona que resulta afectada en su integridad física como consecuencia directa de un accidente, que es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. En materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas. (p.67)

En conclusión, una víctima de tránsito es la persona que presenta algún tipo de daño directo e inmediato y que resulta afectada en su integridad física o en su patrimonio económico como consecuencia directa de un accidente de tránsito, para ello debería estar acreditada dentro del accidente de tránsito. La víctima de tránsito con el nuevo COIP, adquiere muchos derechos en especial a recibir una atención digna y adecuada la cual garantiza sus derechos en todos los aspectos y especialmente lo relacionado a la seguridad de la víctima. (Rivera, 2019)

2.1.1.3 Sujetos procesales en los delitos de tránsito

Para identificar a los sujetos procesales para el juzgamiento de delitos de tránsito, así el Código Orgánico Integral Penal, (2014), tal como lo determina en el Art. 439:

1. La persona procesada.
2. La víctima.
3. La fiscalía.
4. La defensa.

De cierta manera, aquellas son las personas que intervienen en la sustanciación de un proceso penal, siendo los sujetos procesales quienes lleven el proceso ya sea planteando peticiones o pretensiones y proveyendo o decidiendo. El juzgamiento de un delito de tránsito debe seguir las reglas del debido proceso, para lo cual el COIP en su Art. 589 determina las etapas del proceso ordinario, así:

1. Instrucción.
2. Evaluación y preparatoria de juicio.
3. Juicio.

La Asamblea Nacional, (2008) sostiene que el COIP determina que un accidente de tránsito se desencadena a un juicio en donde deberá proseguir a través de varias etapas, entre ellas la fase de investigación previa si el accidente no ha sido flagrante o se desconoce al presunto infractor del accidente, cuando el fiscal recopile todos los elementos necesarios para imputar a la persona procesada de tránsito, solicitará al Juez una audiencia de formulación de cargos, a través de la cual inicia formalmente el juicio penal de tránsito, y se inicia la etapa de instrucción fiscal que de acuerdo al caso puede durar hasta 45 días conforme lo establece el Art 592 excepciones numeral 1 del COIP, en esta etapa se desarrollarán las diligencias procesales investigativas solicitadas.

De acuerdo con Zavala, (2016) la etapa de instrucción finaliza con el dictamen acusatorio o de abstención del Fiscal, conforme lo investigado. Una vez concluida, el fiscal solicitará día y hora para la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio, en donde el Fiscal sustentará y fundamentará su dictamen, para que el juez emita su resolución si el dictamen es acusatorio, el juez verbalmente emitirá su resolución.

A su vez, el juez puede dictar el archivo de la causa si el fiscal se abstiene de emitir acusación, pero el hecho podría modificarse si el juez al consultar al Fiscal Superior cambia de criterio y presenta acusación fiscal, a partir de lo cual se inicia el proceso de juzgamiento con la etapa de juicio.

En el juzgamiento en casos de materia penal de tránsito, Pozo y Torres, (2018) determina que:

No existiría completamente la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, sino que con el dictamen acusatorio emitido por el fiscal inicia la etapa de juicio con la respectiva convocatoria a la audiencia de prueba y juzgamiento que debe ser realizada ante el juez de Tránsito, aquí se evacuará pruebas, alegaciones, testimonios, e incluso el tema de daños y perjuicios como las demás indemnizaciones que pueda estar asistida la víctima, entre otros, encaminando a verificar conforme a derecho, la existencia del delito de tránsito y la responsabilidad del acusado, finalmente se concluye con sentencia condenatoria o que ratifica la inocencia. (p.45)

Cuya etapa es completamente oral y contradictoria, todo este proceso se considera de primera instancia, como lo promulga. (Beccaria, 2015). Una vez emitida la sentencia de primer nivel por el juez de tránsito se formula una fase de impugnación y recursos que es donde la persona procesada puede impugnar una sentencia, auto o resolución.

2.1.1.4 Causales para las sanciones de los delitos de tránsitos

Los accidentes de tránsito ocasionados por un conductor, chofer o empleador, del que resultaren como consecuencia muertos o heridos graves, será sancionado de acuerdo a lo referido en la Guía de Sanciones de Pérez, (2015) a las siguientes circunstancias:

✓ Embriaguez o intoxicación por drogas

1. Por muerte: Será reprimido con reclusión menor extraordinaria (6 a 9 años), multa de (10 a 40 smv); y, suspensión definitiva de la licencia de conducir.
2. Lesiones graves: 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días: 1/2 de la pena.
4. Incapacidad por menos de 90 días: 1/3 de la pena.
5. Incapacidad por menos de 60 días: 1/4 de la pena.

✓ **Exceso de velocidad o impericia**

1. Por muerte: Será reprimido con prisión ordinaria de (3 a 5 años), suspensión de la licencia de conducción por igual tiempo y multa de (8 a 40 smv).
2. Lesiones graves: 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días: 1/2 de la pena.
4. Incapacidad por menos de 90 días: 1/3 de la pena.
5. Incapacidad por menos de 60 días: 1/4 de la pena

✓ **Negligencia, imprudencia o inobservancias legales**

1. Por muerte: Será reprimido con prisión ordinaria de (1 a 3 años), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (6 a 35 smv).
2. Lesiones graves: 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días: 1/2 de la pena.
4. Incapacidad por menos de 90 días: 1/3 de la pena.
5. Incapacidad por menos de 60 días: 1/4 de la pena.

✓ **Cansancio, sueño o mal estado físico**

1. Por muerte: Será reprimido con prisión ordinaria de (9 a 18 meses), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (5 a 25 smv).
2. Lesiones graves: 3/4 partes de la pena.
3. Incapacidad por más de 90 días: 1/2 de la pena.
4. Incapacidad por menos de 90 días: 1/3 de la pena.
5. Incapacidad por menos de 60 días: 1/4 de la pena.

✓ **Negligencia en la ejecución de obras en la vía pública**

Siendo sus ejecutores que provoquen un accidente de tránsito, del que resulten muertos o heridos graves, serán reprimidos con prisión ordinaria de (1 a 3 años), multa de (8 a 40 smv); y, por ende, el pago de los daños producidos.

✓ **Daños materiales por más de (100 smv)**

Su autor será reprimido con prisión ordinaria de (31 a 60 días), suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de (3 smv). Opción de arreglo voluntario entre las partes.

Con licencia de otra categoría

Será sancionado con el máximo de la pena correspondiente, quien ocasionare un accidente de tránsito, según los incisos indicados anteriormente.

✓ **Accidente ocasionado por peatón, pasajero, controlador etc.**

Será reprimido con (1/3 a la 1/2) de las penas establecidas según los incisos anteriores.

✓ **Accidente con vehículo robado**

Su autor será reprimido con el máximo de las penas establecidas, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de juicio penal por el robo de vehículo.

✓ **Conductor responsable de otro delito común**

Será privado definitivamente de la licencia de conducir.

✓ **Licencia temporalmente suspendida**

Quien conduzca un vehículo en estas circunstancias, será penado con prisión ordinaria de (3 a 5 meses) y multa de (3 smv), sin necesidad de que haya cometido un accidente de tránsito.

✓ **Licencia definitivamente suspendida**

Será reprimido con el doble de las penas indicadas en el inciso anterior.

2.1.1.5 Categorías y tipos de licencia

La ciudadanía en general y las autoridades de tránsito no se evidencia lo que es una categoría y tipo de licencia, del mismo modo la Agencia Nacional de Tránsito tras emitir los diferentes tipos de licencias confunden en el documento lo que es categoría y tipo de licencia, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (2021), dando a conocer tres categorías de licencias: la no profesional, la profesional y la especial, cada categorías mantienen varios tipos de licencia; las no profesionales tipos A, B y F, las profesionales tipos A1, C1, C, D1, D, E1, E y G; y las especiales los tipos de licencia de permiso internacional de conducir y la licencia de conductor andino, tal como se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 2. Las categorías y tipos de licencias.

CATEGORÍA	TIPOS	VEHÍCULOS AUTORIZADOS
NO PROFESIONALES	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.
PROFESIONALES	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, interregional 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. Trailers, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales en estas Características.
	E1	Ferrocarriles, autos ferros, motobombas, trolebús, para transportar mercancías o sustancias peligrosas y otros Vehículos especiales.
	G	Agrícola, maquinaria pesada, equipos camioneros (tractores, motoniveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otro)
ESPECIALES	LICENCIA INTERNACIONAL	
	CONDUCTOR ANDINO	

Fuente: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (2021).

Elaborado por: Alcívar Navarrete Javier, 2022.

2.1.1.6 Sanciones penales de acuerdo al tipo de licencia de conducir

Según la revista científica de Alvarez, (2018), dicta que:

El Derecho de Tránsito, es por su naturaleza una materia especial, haciendo que Ecuador exista una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que en la actualidad sigue vigente, pese a los varios intentos desatinados que el COIP la absorba, el entender que la Materia de Tránsito tiene sus propias reglas, principios y procedimientos, permitiéndose acceder a una justicia especializada que pueda servir de mejor manera a la sociedad. (p.45)

Jurídicamente ¿Existe una ley que diga que tenemos que estar vestidos? o ¿Existe un reglamento que nos disponga que debemos comer tres veces al día?, indudablemente no, cada actividad cotidiana y usos sociales son dictados principalmente por la costumbre como expresión de cultura; por ende, no existe ni existirá una ley que adopte una restricción de vida, parte de nuestros actos cotidianos son regidos por cultura, costumbres y valores sobre la base de nuestra capacidad de discernimiento.

¿Existe alguna ley que dice que debemos caminar por las aceras? o ¿Acaso existe una norma legal que nos obliga a ponernos el cinturón de seguridad al momento de conducir un vehículo? y finalmente, ¿Existe una ley que nos imponga sanciones en el caso de que no usemos el cinturón de seguridad, conduzcamos en estado de embriaguez, o circulemos por un carril en sentido contrario? Efectivamente existe dicha ley, Ley de Tránsito, tal como el Reglamento de aplicación, posteriormente del año 2014 el Código Orgánico Integral Penal en su capítulo dedicado a las infracciones de tránsito.

Posteriormente Bernal, (2022) indica que forma parte natural de nuestra vida, con la libre movilidad, gracias a uno de los inventos más importantes de la era moderna, el automóvil, derecho acorde con los avances de la sociedad y el Derecho de Tránsito siendo la fiel prueba en cuestión. (p.32)

Dicha normativa regula el tránsito presente debido a que en materia abarca un concepto muy poco cuestionado en materia penal; si bien en el derecho penal cuenta con el dolo como elemento principal para una conducta típica, antijurídica y que amerite una pena acorde a la gravedad, en cuanto al tránsito se deberá evadir todo lo opuesto en cuestión de materia, enfrentando a fenómenos cuyas características son tan especiales y únicas que se vuelve imposible de estudiar debido a que intrínsecamente es imposible de interpretar, tal circunstancia es conocida como un accidente.

De cierta manera Arroyo y Herrera, (2018) menciona que:

Un accidente jamás es igual a otro, por lo que inicialmente la Ley de Tránsito sanciona a las infracciones en virtud de los daños ocasionados, cuantificando y analizando; hoy por hoy el Código Orgánico Integral Penal ha adicionado una dimensión para sancionar las infracciones de tránsito, al que se le denomina como el deber objetivo de cuidado. (p.32)

2.1.1.7 Infracciones de tránsito

¿Los infractores de tránsito no saben lo que están haciendo? En materia de tránsito las sanciones no están orientadas sobre la base de una actitud dolosa más bien de una actitud culposa, penalmente los delitos son definidos entre otras cosas por el dolo, mientras que en materia de tránsito se definen por la culpa. (Ramírez y Verdesoto, 2018, p.32)

Cabe recalcar que la culpa es la conciencia de la antijuricidad de la conducta, sin embargo, no se puede calificar como dolo, a diferencia de los delitos penales existen ciertos elementos que modelan las infracciones de tránsito como acciones u omisiones culposas que violando el deber objetivo de cuidado generan en un daño directo a un bien jurídico protegido por la ley.

El Artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, según Castillo y Reyes, (2015) al tipificar el delito de muerte culposa conducido por un accidente de tránsito hace una breve referencia a estas acciones culposas, indicando que los accidentes se producen por acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas. (p.23)

Por otra parte, dicho concepto se plantea de una mejor manera en la Ley de Tránsito antes de su reforma y derogación parcial, postulado en el Artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (2021) disponía “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”. (p.30)

Proclamando de manera directa a los elementos constitutivos de una infracción de tránsito, de momento estos elementos han sido incluidos al concepto del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito, como el conjunto de acciones, precauciones, conductas y procedimientos que se deben observar de forma obligatoria al momento de conducir y/o circular un vehículo por el territorio ecuatoriano.

De cierta manera se enfoca la culpa como base de la responsabilidad en infracciones de tránsito, Osorio, (2022) enfatiza los elementos que las constituyen según el artículo 106 de la Ley de Tránsito que en la actualidad se encuentran derogado. Estos medios de transporte, como objetivo principal es trasladar personas, animales y carga de un lugar a otro por vía terrestre, por ello, la finalidad de una persona no es infringir las leyes de tránsito, sino simplemente llegar a su destino. Siendo así, estos actos que vulneran el deber objetivo

de diligencia para aquellos que permitan encontrar una relación de causa y efecto entre la materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor en el accidente de tránsito.

2.1.1.8 Acciones u omisiones en las infracciones de tránsito

De acuerdo a Carrasco y Huerta, (2018) estas acciones u omisiones en relación a las infracciones de tránsito deben ser identificadas para tener en cuenta al momento de establecer las sanciones pertinentes, son:

✓ Negligencia

1. Jurídicamente podemos definirla como la *“Desatención de las propias obligaciones o descuido en el cumplimiento de las reglas y normas, sin que medie una intención dolosa, es decir, una directa voluntad de omitir o retardar la acción debida, pues se trata, más bien, de una situación de culposa inercia y falta de cuidado”*

La negligencia es la falta de cuidado en el manejo de las cosas, en materia de tránsito está presente en muchos aspectos, dado que en el artículo 270 del Reglamento a la Ley de Tránsito dispone que: *“En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.”* De cierta forma los ciudadanos tienen prohibido conducir su vehículo de forma temeraria, la omisión de estas conductas cabe dentro de la negligencia.

✓ Imprudencia

2. La podemos definir como: *“Infracción o incumplimiento del deber objetivo-general de cuidado o diligencia, impuesto por una norma, escrita o no, de cuidado, prudencia o diligencia, que es la norma prohibitiva secundaria.”*

La imprudencia es el exceso de confianza en las propias capacidades de una persona, derivando en acciones innecesarias y temerarias, arriesgando la seguridad de la persona que ejerce estas acciones, así como de la colectividad, de cierta forma, este exceso de confianza se traduce en un incumplimiento directo del deber objetivo de cuidado, en donde el infractor ve su conducta alterada por falta de seguridad, denotando una visión distorsionada de sus propias

capacidades de anticipación y respuesta al momento de ejercer una actividad de riesgo como lo es conducir un vehículo a motor.

✓ **Impericia**

Se trata de una inhabilidad o ineptitud para la realización de una tarea debido a la falta de experiencia del infractor, demostrando en el momento preciso en que una persona que no tiene experiencia en la conducción de vehículos a motor se enfrenta a una situación desconocida, el riesgo de un accidente se incrementa, en donde la persona es propensa a tomar decisiones riesgosas o directamente imprudentes por su falta de conocimiento.

Efectuándose así a la ejecución de falsas maniobras por parte del conductor que desencadenan en un accidente, sin la necesidad de un dolo, solo con la presencia de una persona que enfrentó una situación desconocida y su falta de habilidad/experiencia, provocando una maniobra incorrecta efectuando un accidente, sin embargo dicha intención del conductor no era causar el accidente sino evitarlo, la impericia entonces se manifiesta en los medios que emplea esta persona para evitar el accidente, siendo ser insuficientes, innecesarios o directamente peligrosos derivados a la falta de conocimientos para resolver con acierto, facilidad y rapidez.

2.1.1.9 Inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito

Desde el inicio, Ramírez y Verdezoto, (2018) apunta que:

La Materia de Tránsito es un segmento del derecho que regula efectivamente el accionar de las personas que se movilizan en las vías del país. Tomando en cuenta el reglamento que indica varias directrices para conductores, peatones pasajeros, ciclistas y otros usuarios viales, que de primera mano nos indican cómo debemos movilizarnos, el uso obligatorio de dispositivos de seguridad, los límites de velocidad, la prohibición expresa de conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez, tipos de regulaciones que deben ser observadas principalmente del deber objetivo de cuidado en el transporte terrestre. (p.78)

Con lo mencionado anteriormente, podemos decir que las infracciones de tránsito, divididas en delitos y contravenciones son, como lo manifiesta Pérez, (2020) en el artículo 371 del COIP: “Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.”

No hay que caer erróneamente por confundir la culpa con la inimputabilidad, en materia de tránsito la ausencia no solo representa una exención de responsabilidad, sino que la responsabilidad de los infractores se llevará a cabo, no sobre la clara y manifiesta intención de hacer daño, más bien sobre la base de ciertas acciones que desencadenaron en dicho accidente cometidos en clara violación al deber objetivo de cuidado, disponiéndose en materia de tránsito que no sanciona la malignidad, sino la irresponsabilidad del ciudadano.

2.1.1.10 Enfoque jurídico del vacío normativo del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Penal en los casos de conductores con licencia de tipo y / o categoría

Con la intención de clasificar la sanción de las personas que conducen un vehículo con el modelo de licencia distinta, se decretó que el conductor para ser penado por el incumplimiento de una ley menor, debe manejar un vehículo con licencia tipo(A, A1, A2, B, F, C, C1, D, D1, E, E1), diversa a la clase de automóvil que maneja, en otros términos es lo establecido por el Orgánico Integral Penal en la cual se establece ser penado el individuo que maneje un vehículo con licencia de rango diferente o licencias no profesionales, profesionales o especiales, distintas a la solicitada para el tipo de vehículo que conduce. Por consiguiente, ocasiona dilema y equivocación a agentes de tránsitos, jueces y ciudadanía en general.

Especificando la dificultad del modo más sencillo se manifiesta el siguiente ejemplo: A Juan David Álvarez se le haya conduciendo un autobús con licencia tipo “c”, el agente de tránsito le impide movilizar y emite la debida boleta de citación basándose en el artículo 386 del Código Integral Penal, para más adelante sancionar con el castigo predicho en el caso. Acorde a lo textual en la norma, tal penalización no es valedera, considerando el artículo antes mencionado, indica que un conductor será penalizado si no maneja una licencia de categoría distinta, (Profesional, no profesional, y la especial).

Argumentando el suceso de Juan, no se hallaba manejando una licencia distinta para poder conducir un bus, considerando que, para manejar el vehículo se solicita licencia profesional, la cual Juan maneja. En conclusión, tales casos son las dificultades que se da a la ciudadanía y administradores de justicia, los cuales respetan el principio de legalidad, al no ser sancionados por tales motivos. En definitiva, la investigación está dirigida en mostrar el problema y una probable solución (Morales Iñiguez, 2016).

Es importante determinar la siguiente interrogante: ¿Existe error de interpretación del numeral 2 del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal? La siguiente investigación desea aclarar la incertidumbre para prevenir error judicial por parte de administradores de justicia, al penalizar a un individuo que conduce un vehículo con licencia distinta, debido que el Código Orgánico Integral Penal manda a sancionar a todo aquel que maneja un automotor con licencia de categoría distinta. Uniformemente se trata de aclarar dudas reveladas en relación al problema.

Por consiguiente, se vuelve primordial cambiar la palabra “categoría de licencia” por “tipo de licencia” en tal código para así no allá duda ni equivocación instante de aplicar la norma. El problema presentado por medio de la actual investigación es de vital consideración por que es preciso esclarecer la inexactitud en la norma ecuatoriana, que ocasiona mucho desorden en su aplicación, en medida que una persona es penalizada acorde al incumplimiento decretado en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, la que señala 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 mínimo de siete días. 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).

Es visible que para la ciudadanía y autoridades de transito no es claro la definición de categorías y tipos de licencias, a saber, en tal documento puede consistir CATEGORIA: C, siendo un error puesto que considerando el artículo 132 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la que declara, existen 3 categorías de licencias: la no profesional, la profesional y la especial, las que contienen varios tipos de licencias; no profesionales tipos A, B y F, las profesionales tipos A1, C1, C, D1, D, E1, E y G; y las especiales los tipos de licencia de permiso internacional de conducir y la licencia de conductor andino.

Continuando en la solución del problema se afirma que el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, estipula con claridad que no se puede conducir vehículos con categoría diferente, en conclusión, apoyándose en la norma se afirma que una licencia de categoría profesional tipo C permite conducir vehículos como: taxis, busetas, bus, ambulancia, etc.

En conclusión, es importante disponer 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? Es inevitable acentuar que los administradores de justicia obedecen el texto literal de la norma, o sea, se podrá penalizar a las personas que conducen un vehículo con licencia de categoría diferente, mas no a personas que conducen un automotor con tipo diferente de licencia. Hay que tomar en cuenta la premisa legal del “Nullum crimen, nulla poena, sine lege” la que manifiesta que no hay crimen y pena sin ley, dando a pensar que una conducta es mirada como delito siempre y cuando conste en la norma como infracción con la respectiva sanción, acatando el texto literal de la norma no consiste con sanción para el individuo que conduce un vehículo con TIPO de licencia diferente sino con CATEGORÍA distinto, si se llega a sancionar tal infracción , no es aplicable en consideración a lo estricto de la ley (Morales Iñiguez, 2016, pág. 7)

2.2 Marco legal

2.2.1 Constitución del Ecuador, 2008

Es necesario tratar sobre varios principios constitucionales que están muy relacionados con el problema planteado en la presente investigación, siendo así, en la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 76 numeral 3, menciona que el principio de legalidad, el cual indica que “nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento” (Asamblea Constituyente, 2008)

La Constitución de la República del Ecuador el artículo 76, numeral 2, establece que: “Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su

responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada” (Asamblea Constituyente, 2008).

2.2.2 Convención Americana de Derechos Humanos

De igual forma el derecho internacional a través de la Convención Americana de Derechos Humanos, el artículo 9 establece que: “Nadie puede ser condenado por acciones u omisiones que en el momento de cometerse no fueran delictivos según el derecho aplicable. Tampoco se puede imponer pena más grave que la aplicable en el momento de la comisión del delito. Si con posterioridad a la comisión del delito la ley dispone la imposición de una pena más leve, el delincuente se beneficiará de ello” (Convención Americana sobre Derechos Humanos, 1969).

La Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 11 establece que: “Toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias para su defensa” (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1948).

2.2.3 Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional

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).

2.2.4 Código Orgánico Integral Penal, 2014

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).

de acuerdo a la contravención establecida en el artículo 386 párrafo tercero numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, el mismo que señala 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 mínimo de siete días. 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).

2.2.5 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2014

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.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el Artículo 106 considera que: *“Cuando 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 por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones, además regulaciones de tránsito”*

Cuya norma en su Artículo 107 precisa también que: *“Las infracciones se dividen en delitos y contravenciones”*.

2.3 Marco conceptual

Contravenciones de tránsito: 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.

Dictamen acusatorio: Es el juicio emitido por un juez o tribunal, lo que se conoce como laudo. La emisión de una notificación da por terminado el juicio y reconoce los derechos de una de las partes, pero la otra parte debe respetar y cumplir la sentencia o veredicto.

Formulación de cargos: La formulación de cargos es el acto procesal, que es llevado a cabo por medio de una audiencia, con la presencia del imputado, el que lógicamente no puede faltar. Proceso el cual mediante una audiencia se dictamina q grado de culpa tiene una persona en un delito que haya cometido, sostenido por el debido proceso con el que debe desarrollarse precautelando las garantías y derechos de las personas

Impericia.: Falta de conocimientos en determinado arte o profesión, claramente vemos que cuando se adopta una conducta terapéutica desusada, el profesional incurre en este supuesto; falta de conocimiento de lo q se ejerce o carencia de experiencia para desarrollar un trabajo determinado

Imprudencia: El no tomar precauciones para evitar un riesgo o actuar en forma precipitada; Es el acto realizado por una persona que se deriva de la falta de cuidado o negligencia, que sitúa en peligro y produce daño a su persona o a terceros, las consecuencias de esto podrían ser leves o grave en medida de lo que se ha ocasionado, la falta de conciencia e irresponsabilidad por parte de la persona imprudente genera situaciones de peligro y perjuicios que podían haberse evitado si se hubiere tenido cautela en lo que se estaba realizando.

Impugnación: Es la Formalización de un recurso contra una resolución administrativa o judicial o de una demanda frente a determinada actuación de un sujeto público o privado, también es conocido como el desapruebo por una equivocada aplicación de la ley las cual se solicita su apelación siempre y cuando sea solicitado dentro del plazo establecido legalmente

Inconsistencia normativa: Un conflicto normativo se presenta cuando dos o más normas son formal o materialmente incompatibles, es decir, en virtud de los procedimientos de su creación o de sus contenidos respectivamente; en este último tipo de conflictos puede o no presentarse una contradicción normativa.

Laguna Normativa: Es una situación de vacío en la ley que ha sufrido la patología jurídica de omitir en su texto la regulación concreta de una determinada situación, parte o negocio, que no encuentra respuesta legal específica; con ello se obliga a quienes aplican dicha ley (jueces, abogados, fiscales, secretarios judiciales, etc.) Al empleo de técnicas sustitutivas del vacío, con las cuales obtener respuesta eficaz a la expresada tarea legal.

Negligencia: Es lo opuesto al sentido del deber. Es nuestra obligación como médicos llevar constancia escrita de nuestros actos profesionales, historia clínica, ficha de consultorio, libros de guardia, etc.

Omisiones culposas: Se define que los delitos por omisión culposa son de suma importancia para el derecho penal el cual tiene por objetivo proteger a ciertos bienes jurídicos como la vida, la salud y la integridad física de la ciudadanía que por su vulnerabilidad están en constante riesgo.

Poder de la coacción: En el derecho civil la coacción es un vicio del consentimiento, y se lo denomina violencia o fuerza. Por lo general se establece la nulidad de pleno derecho o la inexistencia de todos los actos realizados bajo coacción.

Preparatoria de juicio: La Audiencia de evaluación y preparatoria a juicio es en la que el juzgador determina y valora las pruebas obtenidas dentro de la instrucción fiscal, esta es muy importante ya que, una vez valorada las pruebas, el juzgador tiene la potestad de llamar a juicio o dictar sobreseimiento al procesado.

Principios de legalidad: El Principio de legalidad es un principio fundamental utilizado por la mayoría de los estados, conforme al cual todo ejercicio de un poder público debe realizarse acorde a la ley vigente y su jurisdicción, no a la voluntad de las personas.

Revictimización: La revictimización es la consecuencia de conductas inapropiadas por parte de los operadores de justicia y sus organismos auxiliares como también por dificultades en el balance de los derechos de la víctima y los derechos del autor del delito.

Suficiencia normativa: Aptitud mínima de un conjunto de leyes que se encuentran vigentes que regula un tema o ámbito determinado.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Diseño y Tipo de Investigación

3.1.1 Diseño de la Investigación

Hernández, Fernández y Baptista (2010) de acuerdo al diseño cualitativo, apuntan que:

Si el diseño está concebido cuidadosamente, el producto final de un estudio (sus resultados) tendrá mayores posibilidades de éxito para generar conocimiento. Puesto que no es lo mismo seleccionar un tipo de diseño que otro: cada uno tiene sus características propias, (...). (p. 120).

De acuerdo al tema de investigación como es “Laguna Normativa en el artículo 386 del inciso 3 numeral 2 del COIP, conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, cantón Santa Elena” se determina escoger el diseño cualitativo, porque define los aspectos que inciden en la laguna normativa, a su vez demanda un examen riguroso en los elementos que propician las dificultades en relación a la aplicación de la ley en este campo.

3.1.2 Tipo de Investigación

Para Hernández, (2010) la investigación exploratoria es un tipo de investigación utilizada para estudiar un problema que no está claramente definido, por lo que se lleva a cabo para comprenderlo mejor, pero sin proporcionar resultados concluyentes. P.32

En relación al tema propuesto en el siguiente anteproyecto “Laguna Normativa en el artículo 386 del inciso 3 numeral 2 del COIP, conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, cantón Santa Elena” se aplicará la investigación exploratoria, dado a que permitirá a analizar los indicadores que provocan la laguna normativa, para su mejor comprensión y de esta manera aportar a determinar el mejor proceso, y aplicar los instrumentos que permitan obtener los criterios de valor para una mejor comprensión.

3.2 Recolección de la Información

3.2.1 Métodos de investigación

En cuanto a los métodos que se aplicarán en el tema de investigación, en el análisis de la laguna normativa del art 386 sobre los conductores con licencia y el problema sancionatorio en cuanto al vehículo que conduce se han escogido el método deductivo - inductivo y el método de análisis jurídico-comparativo:

Método Deductivo-Inductivo

Santisteban, (2017) refiere que el método deductivo-inductivo siendo un método de razonamiento lógico, tiene la finalidad de determinar las conclusiones específicas partiendo de un hecho general, es decir, que el método deductivo analiza de manera general para abordar los aspectos particulares y el inductivo de manera contraria, dado a que primero analiza los indicadores específicos para llegar a los resultados generales.

En este caso se aplicará este método mixto, dado al tema que demanda analizar un artículo específico que incide de manera general en el caso de los conductores con licencia tipo y o categoría diferente a la relación al vehículo que conducen; determinando los factores que inciden en el problema de los mismos.

Método Analítico

Según refiere, (Peralta, 2019) el método analítico, como su nombre mismo lo indica, propicia la indagación de todos los aspectos que el fenómeno en cuestión representa, que consiste de la desmembración de un todo descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar sus causas, naturaleza o efectos.

De acuerdo al criterio de Peralta, se aplicará este método dado a que existe una laguna Normativa en el artículo 386 del inciso 3 numeral 2 del COIP, conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, lo que es necesario conocer los alcances y las situaciones que afectan a los conductores.

3.2.2 Técnicas de investigación

Para establecer el proceso de indagación en cuanto a los actores que representan el problema, es necesario establecer los instrumentos que se van aplicar para la recolección de información y su posterior análisis, en este caso se realizará encuestas y entrevistas.

Entrevista

Parrales, (2017) en su análisis metodológico de los alcances de los instrumentos de investigación, como la entrevista, lo refiere como una de los instrumentos necesario, dado a que la apertura de las preguntas en el investigado, da lugar a libertad de opinión, lo que se puede recabar información basta y relevante frente al estudio del problema.

La entrevista, se aplicará a al Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito, la misma que se desarrollará con preguntas abiertas, con el fin de conocer los criterios de manera ampliada sobre las variables en análisis como la laguna normativa en el artículo 386 del inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal frente al problema que afrontan los conductores.

Encuesta

Ortíz, (2018) opina que la encuesta es un procedimiento dentro de los diseños de una investigación descriptiva en el que el investigador recopila datos mediante el cuestionario previamente diseñado, sin modificar el entorno ni el fenómeno donde se recoge la información ya sea para entregarlo en forma de tríptico, gráfica o tabla.

De acuerdo a la población escogida, y consecuente a ello la muestra, la encuesta será aplicado a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena y a los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena; para determinar las opiniones en cuanto a la laguna normativa que existe en el artículo 386 siendo un problema para los conductores. Esta encuesta será aplicada con opciones múltiples basadas en la escala de Likert.

3.2.3 Población y muestra

3.2.3.1 Población

(Wigodski, 2018) refiere que la población es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado.

En relación al tema de investigación “Laguna Normativa en el artículo 386 del inciso 3 numeral 2 del COIP, conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, cantón Santa Elena” la población identificada son los socios conductores del cantón Santa Elena que pertenecen al Sindicato de Choferes de la misma jurisdicción, los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena, y el Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito.

Tabla 3. Población

POBLACIÓN		
N.-	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena	1 062
2	Abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena	702
	TOTAL	1 764

Elaborado por: Alcívar Navarrete Víctor Javier

3.2.3.2 Muestra

Méndez, (2016) refiere que el muestreo permite al investigador, seleccionar las unidades de la población a las que se requerirá información e interpretar resultados con el fin de estimar los parámetros de la población sobre la que se determina la muestra para probar la hipótesis. (Pág. # 282).

Dado los diferentes tipos de muestreo, en este tema se ha establecido aplicar el muestreo no probabilístico, como lo refiere Ontaneda, (2018) el muestreo no probabilístico faculta al investigador escoger a criterio de factibilidad de los accesos de información y de

acuerdo a la complejidad de obtener los mismos. En este caso se ha determinado esta muestra por las condiciones de pandemia en la que se encuentra el entorno de análisis; determinado de la siguiente manera:

Tabla 4. Muestra

MUESTRA		
N.-	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena	100
2	Abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena	5
	TOTAL	105

Elaborado por: Alcívar Navarrete Víctor Javier

3.3 Tratamiento de la Información

En el presente trabajo de investigación, en cuanto a los instrumentos de investigación definidos en el marco metodológico, como fueron las encuestas dirigidos a los socios conductores del Sindicato de Choferes de la Provincia de Santa Elena y las entrevistas a los abogados de libre ejercicio de la misma jurisdicción, se ejecutaron sin complicaciones para obtener los resultados que aportaron de manera significativa para la investigación.

En el caso de las encuestas, se aplicó un formulario de preguntas cerradas elaborada en Google Forms, donde se envió el link <https://forms.gle/m35sAU1mobzqbacu8> a los socios conductores del Sindicato de Choferes, con la colaboración oportuna de su presidente que nos permitió enviar a todos los socios, determinando los resultados para proseguir a realizar el análisis respectivo, demostrados por medio de tablas y diagramas de pasteles, seguido al análisis respectivo de cada pregunta según los indicadores de necesidad.

En el caso de las entrevistas, se aplicó de manera presencial con todas las medidas de seguridad por la situación que actualmente seguimos afrontando por la pandemia del Covid 19, a los abogados de libre ejercicio, teniendo las facilidades pertinentes de acuerdo a las citas previamente establecidas.

3.4 Operacionalización de Variables

Tabla 5. Operacionalización de las Variables

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	INSTRUMENTO
Independiente <i>Ley de tránsito sobre los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conduce.</i> Son tipos de conductores que presentan licencia acuerdo al tipo o categoría que tienen, distinto al vehículo que conducen; y que tienen esa complejidad jurídica en el proceso de sancionar por infracción.	Generalidades del delito de tránsito	Naturaleza jurídica de los delitos de tránsito	¿Conoce usted la naturaleza de los delitos de tránsito?	Encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena
		Elementos de tipo penal de tránsito	¿Identifica los elementos de tipo penal de tránsito?	Encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena
		Categorías y tipos de licencia de conducir	¿Conoce usted las categorías y tipos de licencia de conducir?	
	Teorías de las sanciones penales de tránsito	Fundamentación de las sanciones penales de tránsito	¿Cuáles son las fundamentaciones de las sanciones penales de tránsito?	Encuesta a los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena
		Aplicabilidad de las penas	¿Cuál es el escenario para aplicar las penas en cuanto a las contravenciones tránsito?	Entrevista al Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito
	Debido proceso de las sanciones penales de tránsito	Procedimiento penal para la sanción de contravenciones	¿Cree usted que el procedimiento penal de las sanciones por contravenciones es eficaz?	Encuesta a los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena
		Sanciones penales de acuerdo al tipo de licencia de conducir	¿Existen falencias en cuanto a las sanciones penales de acuerdo al tipo de licencia de conducción?	Encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena
Dependiente <i>Laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP.</i> Situación jurídica que presenta vacíos legales en relación al artículo 386 N. 2 del COIP sobre las contravenciones de tránsito de primera clase cuando la o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito	Generalidades de la ley de tránsito en el Ecuador	Antecedentes históricos del permiso de conducir	¿Conoce usted el origen sobre los permisos de conducción?	Encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena
		Antecedentes históricos de la ley de tránsito en el Ecuador	¿Considera usted que la ley de tránsito del Ecuador no tiene vacíos normativos?	Entrevista al Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito
	Enfoque jurídico del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Penal en los casos de conductores con licencia de tipo y / o categoría	Análisis jurídico del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Penal	¿Conoce usted el alcance del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Penal?	Encuesta a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena
		Enfoque penal en los casos de conductores con licencia de tipo y/o categoría	¿Es eficaz el proceso penal en los casos de conductores con licencia de tipo y/o categoría?	Entrevista al Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito
	Laguna normativa sobre el análisis del artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Integral Penal	Laguna normativa sobre el artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Integral Penal	¿Considera usted que existe laguna normativa sobre el artículo 386 Inciso 3 N. 2 del Código Orgánico Integral Penal?	Entrevista al Director Provincial de la Agencia Nacional de Tránsito

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 Análisis de las encuestas a los Socios conductores del Sindicato de Choferes de la provincia de Santa Elena

1. ¿Cree usted que existen vacíos normativos dentro del Código Orgánico Integral Penal, Tercer párrafo, Numeral 2, Artículo 386, generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal?

Tabla 6. Vacíos normativos genera problemas a los jueces.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Totalmente de acuerdo	78	65%
	De acuerdo	34	28.3%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	4.2%
	En desacuerdo	2	1.7%
	Totalmente en desacuerdo	1	0.8%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

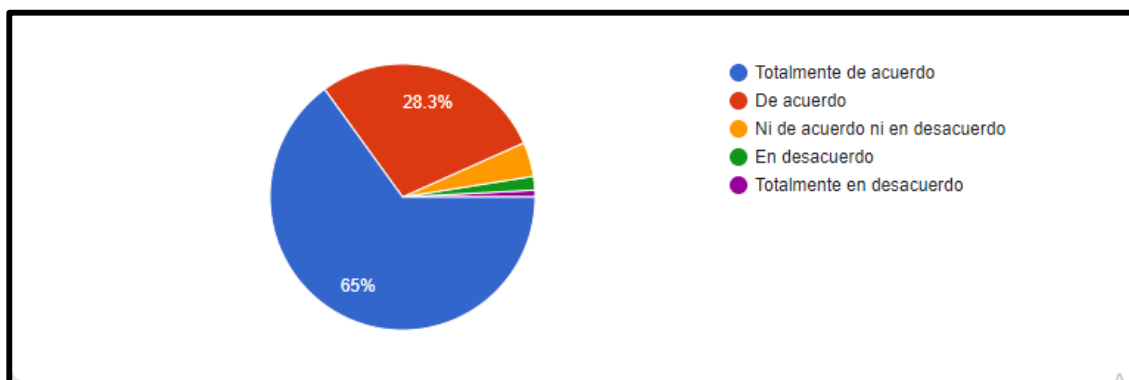


Figura 1. Vacíos normativos genera problemas a los jueces.

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: Es relevante identificar los vacíos normativos dentro del Código Orgánico Integral Penal, Tercer párrafo, Numeral 2, Artículo 386, generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal con la finalidad de conocer las alternativas que se pueden proponer

Interpretación: De acuerdo a la pregunta número 1, se evidenció que el 93% que refieren que existen vacíos normativos dentro del Código Orgánico Integral Penal, Tercer párrafo,

Numeral 2, Artículo 386, generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal y el 7% opinaron no existen los vacíos legales.

Análisis: En cuanto a los vacíos normativos que generan problemas a los jueces, de acuerdo a la investigación realizada se pudo determinar que, la mayor parte de la población encuestada indica estar de acuerdo, mientras que la menor parte de la población afirma estar en desacuerdo; lo que refleja que casi toda la población opina que existe un vacío normativo que debe ser analizado por medio de los organismos competentes.

2. ¿Usted considera que es efectiva la normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito?

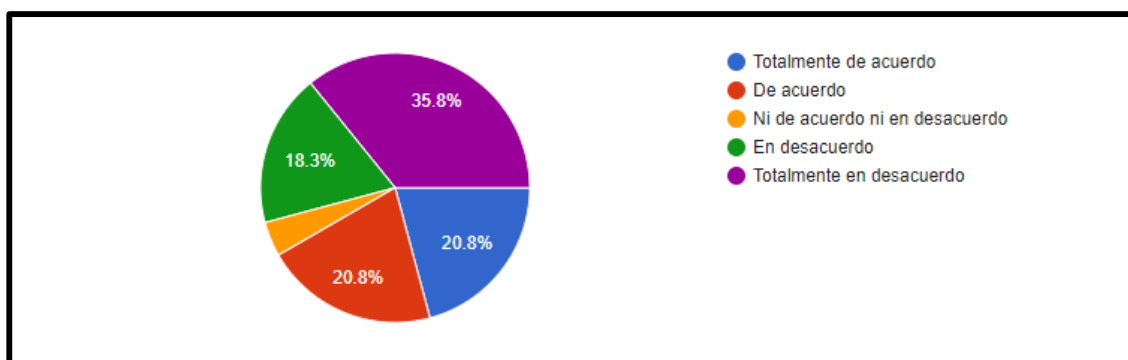
Tabla 7. Normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
2	Totalmente de acuerdo	25	20.8%
	De acuerdo	25	20.8%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	4.2%
	En desacuerdo	22	18.3%
	Totalmente en desacuerdo	43	35.8%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Figura 2. Normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito.



Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: En este apartado, se ha considera medir la opinión que tienen los socios conductores frente a la efectividad en relación a la normativa en función de la regularización de las infracciones de tránsito.

Interpretación: Del total de los socios conductores encuestados, el 40% refiere que si efectiva la norma en cuanto a la regularización de las infracciones de tránsito frente al 60% no estar de acuerdo en su eficacia.

Análisis: En cuanto a la normativa y su eficacia en función a la regularización de las infracciones de tránsito, se obtuvo que la mayor parte de la población encuestada indica estar en desacuerdo, mientras que la menor parte afirma estar de acuerdo; entendiéndose que existen criterios divididos, pero más de la mitad refiere que no es efectiva la norma.

3. ¿Cree usted justa la sanción de la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce?

Tabla 8. Sanción a personas con licencia de categoría distinta al vehículo.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3	Totalmente de acuerdo	32	26.7%
	De acuerdo	23	19.2%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	5.8%
	En desacuerdo	17	14.2%
	Totalmente en desacuerdo	41	34.2%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

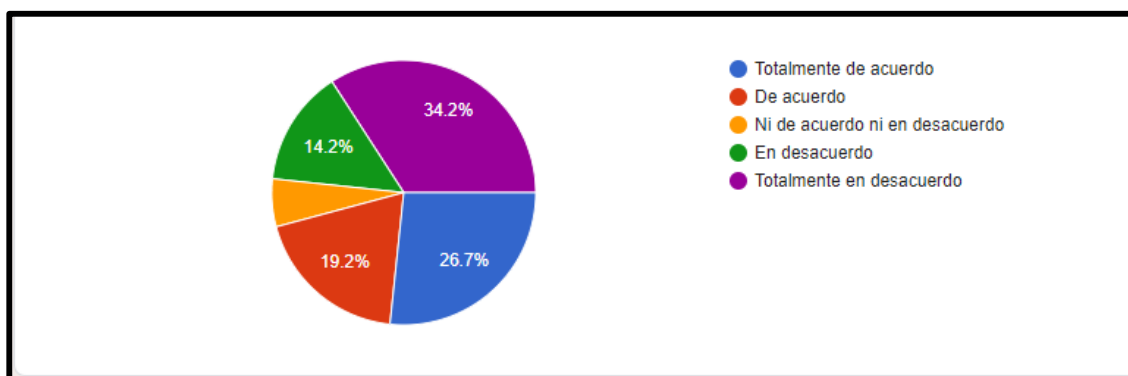


Figura 3. Sanción a personas con licencia de categoría distinta al vehículo.

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: En cuanto a la justa sanción que se le otorga a la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de

vehículo que conduce, esta pregunta pretende conocer los criterios para conocer identificar si es justa o no.

Interpretación: De la justa aplicación de las sanciones que se le otorga a la persona en relación a las infracciones y su incidencia de acuerdo a la licencia de categoría diferente a la que se exige, se observó que el 47% refiere que si es justa la sanción a diferencia que el 53% tienen criterios contrarios de que no es justa la ejecución de dicha sanción.

Análisis: En relación a la pregunta 3, sobre la sanción a personas con licencia de categoría distinta al vehículo, se pudo determinar que, la mayor parte de la población afirma estar en desacuerdo, mientras que la menor parte afirma estar de acuerdo, reflejando que para muchos es justa, pero depende mucho de la parte en la que se encuentran para opinar.

4. ¿Cree usted que las infracciones de tránsito se deben al desconocimiento de la ley por parte de los conductores?

Tabla 9. Infracciones debido al desconocimiento de la ley por los conductores.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
4	Totalmente de acuerdo	42	35%
	De acuerdo	38	31.7%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	13	10.8%
	En desacuerdo	23	19.2%
	Totalmente en desacuerdo	4	3.3%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

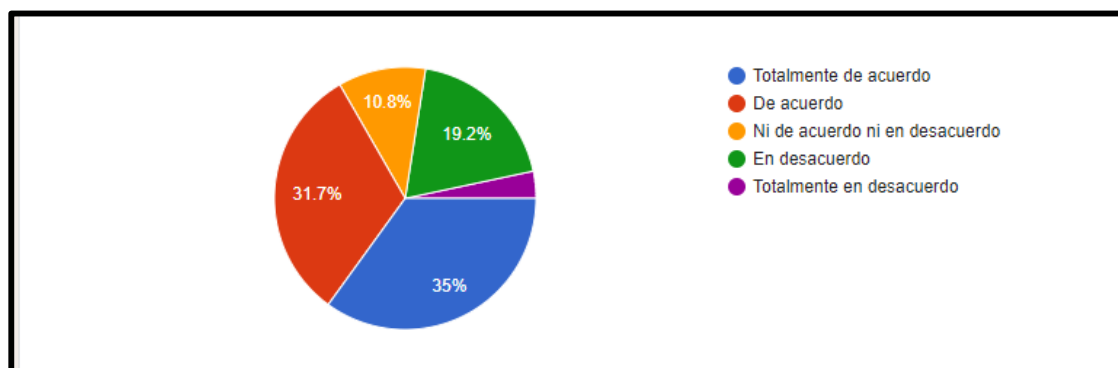


Figura 4. Infracciones debido al desconocimiento de la ley por los conductores.

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: Esta pregunta es relevante dado a que se pretende indagar si las infracciones de tránsito se deben al desconocimiento de la ley por parte de los conductores, de tal manera que se encuentran justificativos para considerar su no culpabilidad frente a la infracción de tránsito.

Interpretación: De acuerdo a la pregunta que refleja una justificación que dicen los socios conductores frente al desconocimiento de la ley, el 68% opinaron que efectivamente si se debe al desconocimiento y el 32% opinan que no se justifica aquello.

Análisis: En relación a la pregunta 3, sobre las infracciones debido al desconocimiento de la ley por parte de los conductores, de acuerdo a la investigación realizada se pudo determinar que, la mayor parte de la población encuestada afirma estar de acuerdo, mientras que la menor parte indica estar en desacuerdo.

5. ¿Cree usted que la normativa en referencia afecta el proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y o categoría diferente al vehículo que conducen?

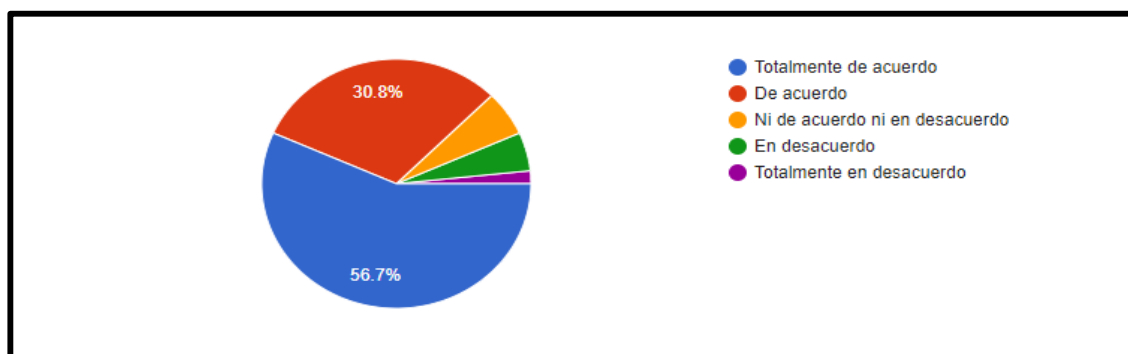
Tabla 10. Normativa en referencia afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia distinta a su vehículo.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
5	Totalmente de acuerdo	68	56.7%
	De acuerdo	37	30.8%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	5.8%
	En desacuerdo	6	5%
	Totalmente en desacuerdo	2	1.7%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Figura 5. Normativa en referencia afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia distinta a su vehículo.



Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: En esta pregunta se pretende conocer si la normativa en referencia afecta el proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y o categoría diferente al vehículo que conducen.

Interpretación: Los criterios que determinaron los socios conductores frente a la interrogante, fueron que el 93% están totalmente de acuerdo en la afectación que tiene la sanción para los conductores con licencia de tipo y / o categoría diferente al vehículo que conducen frente al 7% que dicen no estar de acuerdo,

Análisis: En relación a la pregunta 5, sobre las normativas en referencia afecta al proceso de sanción para los conductores con licencia distinta a su vehículo, de acuerdo a la investigación realizada se pudo determinar que, la mayor parte de la población encuestada afirma estar de acuerdo, mientras que la menor parte indica estar en desacuerdo.

6. ¿Considera usted que debe existir una regularización normativa que analice el alcance de la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

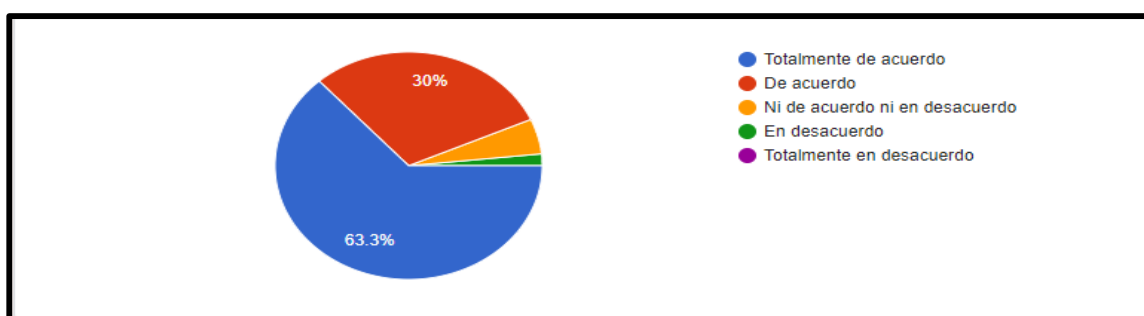
Tabla 11. Regularización normativa que analice el artículo 386 frente a la afectación del proceso sancionatorio.

ÍTEM	VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
6	Totalmente de acuerdo	76	63.3%
	De acuerdo	36	30%
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	5%
	En desacuerdo	2	1.7%
	Totalmente en desacuerdo	0	0%
	TOTAL		120

Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Figura 6. Regularización normativa que analice el artículo 386 frente a la afectación del proceso sancionatorio.



Fuente: Encuesta realizada a los socios conductores del Sindicato de Choferes del cantón Santa Elena.

Elaborado por: Víctor Javier Alcívar Navarrete.

Descripción del ítem: La existencia de una regularización normativa que analice el alcance de la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal es el enfoque de la presente pregunta.

Interpretación: De acuerdo a esta pregunta, se identificó que el 98% opinó que están totalmente de acuerdo en que exista una regularización del artículo 386 en cuanto al nivel de afectación que propicia la sanción penal y la diferencia no está de acuerdo.

Análisis: En relación a la pregunta 6, sobre la regularización normativa que analice el artículo 386 frente a la afectación del proceso sancionatorio, de acuerdo a la investigación realizada se pudo determinar que, la mayor parte de la población encuestada afirma estar de acuerdo, mientras que la mínima parte de la población indica estar en desacuerdo.

4.2 Análisis de los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena

4.2.1 Análisis de la entrevista del Ab. Félix Herrera Orrala matrícula 24-2015-62 de la provincia de Santa Elena

1.- ¿Considera Usted que el marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo vehículo?

No, considerando la literalidad del art. 386 segunda parte núm. 2 del Código Orgánico Integral Penal, donde se establece la sanción para este tipo de conductas culposas, se hace mención únicamente a la categoría, dejando al tipo de licencia, sin regular o sancionar, mismo que genera un detrimento a lo dispuesto en el art. 82 de la Constitución de la República, en cuanto a la Seguridad Jurídica, dejando un vacío de interpretación, mismo que debe ser favorable al ciudadano conforme el art. 11 de la Carta Suprema, en concordancia con el art. 13 núm. 1 del COIP.

2.- ¿Cree usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

No, en razón de su insuficiente contexto ya que al generar dudas en cuanto a su aplicabilidad no presta las garantías necesarias de control, prevención y represión, siendo que las normas

Jurídicas para garantizar la supremacía constitucional, establecen como requisito la existencia de normas previas, claras y públicas.

3.- ¿Considera que existen vacíos en el marco jurídico que regula las contravenciones de tránsito?

Si, en relación a esta interrogante, es necesario presentar dos contextos; 1. Ámbito sustantivo de la norma.- en este sentido existen normas como la analizada en las preguntas anteriores que no dan merito suficiente para poder enervar el estado de inocencia y responsabilizar la conducta culposa, consecuencia de ello deficiente el control por ende incremento de riesgos de accidentabilidad por la falta de capacitación, tomando como ejemplo también debo citar aunque no es materia de contravenciones pero la misma se deriva de esta naturaleza, tal como lo presenta la disposición transitoria vigésima tercera de la LOTTTSV, donde es evidente la descontextualización de la figura jurídica de la prescripción y 2. Ámbito adjetivo de la norma, en referencia a su aplicabilidad han generado varias confusiones, producto de la falta de claridad del texto normativo que han derivado en un ineficiente sistema judicial, para mayor entendimiento debo citar el art 386 segunda parte núm. 1 del COIP donde establece una sanción a la persona que brinde un servicio de transporte sin contar con el título habilitante o prestar un servicio deferente al autorizado, en la práctica al impugnar estas citaciones se entiende que al no estar de acuerdo se debe suspender el cumplimiento de la pena, sin embargo los jueces tienen la costumbre de retener el vehículo por 7 días, resultando un verdadero atentado al principio de inocencia ya que si se ratifica el estado de inocencia obligatoriamente se causó un perjuicio sin sentencia ratificatoria en firme.

4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

Sí, mi respuesta se respalda con los argumentos anteriores, en razón de que la facultad coactiva para ejecutar las sanciones se ve afectada en cuanto a su legalidad y legitimidad, siendo en muchas ocasiones inejecutables e inoperantes en cuanto a su materialidad.

5.- ¿Considera Usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

Si, siendo necesario resaltar que dicha laguna por un principio Pro Legislatore, debería mantener el texto original, siendo que las herramientas de corrección de dicha laguna serían

por medio de una interpretación condicionada del art. 386 o mediante consulta de norma, que son los mecanismos rápidos y eficaces para suplir dicho error.

4.2.2 Análisis de la entrevista del Ab. Julio Ángulo Zamora. Matrícula 24-2015-30 de la provincia de Santa Elena

1.- ¿Considera Usted que el marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo vehículo?

No, pues, la única disposición normativa existente para sancionar la conducta descrita en la interrogante, es la constante en el artículo 386, segunda parte, numeral 2 del COIP. La tipificación que se hace en la norma es clara y refiere que lo único que se sanciona es conducir con una categoría diferente, dejando a salvo que una persona pueda conducir con un tipo de licencia diferente.

2.- ¿Cree usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

Considero que cumple con los requisitos descritos, siempre y cuando lo único que se pretenda sancionar sea que una persona conduzca un vehículo con una categoría diferente. Sin embargo, si la intención del legislador era sancionar la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente, la disposición normativa del artículo 386, segunda parte, numeral 2 no cumpliría con los preceptos jurídicos descritos.

3.- ¿Considera que existen vacíos en el marco jurídico que regula las contravenciones de tránsito?

Sí, puesto que existen varias disposiciones normativas que, respecto de la tipificación, no describen adecuadamente la conducta que se supone debían regular.

4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

Sí, pues, el tipo penal no sanciona la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente, se sanciona únicamente la categoría diferente.

5.- ¿Considera Usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

Debería realizarse una reforma a la disposición normativa, a fin de que se haga constar que se sanciona la conducción de un vehículo con licencia de categoría o tipo diferente.

4.2.3 Análisis de la entrevista del Ab. Ana Teresa Zorrilla Guerra. Matrícula 24-2011-142 de la provincia de Santa Elena

1.- ¿Considera Usted que el marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo vehículo?

Considero que no, porque el texto de la norma no es claro pues solo regula la categoría, pero no hace alusión al tipo de licencia.

2.- ¿Cree usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

No! Por qué no hay una certeza de literalidad de la norma, dejando a la interpretación que por ende afectaría al control.

3.- ¿Considera que existen vacíos en el marco jurídico que regula las contravenciones de tránsito?

Si existe un vacío, hay un elemento que no contempla el artículo mencionado con relación al tipo de licencia.

4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

Si, pues si no hay herramientas claras y existen vacíos jurídicos, no sería legal la sanción.

5.- ¿Considera Usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

Claro que sí, se podría solventar con una consulta de norma

4.2.4 Análisis de la entrevista al Ab. Carmelo Ponce Sornoza matrícula 24-2015-145 de la provincia de Santa Elena

1.- ¿Considera Usted que el Marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo de vehículo?

Considero que alguna de las disposiciones normativas que conforma el marco jurídico en materia de tránsito son insuficientes para sancionar las conductas penalmente relevantes como conducir con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo de vehículo.

2.- ¿Cree Usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

Con el tipo penal descrito en el artículo 386, segunda parte, núm. 2 del COIP, se puede sancionar únicamente la conducción de un automotor con licencia de diferente categoría, por ende, no se podría sancionar respecto del tipo de licencia, por ende, cumpliría con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión respecto de la primera conducta.

3.- ¿Considera que existe vacíos en el Marco jurídico que regula a las contravenciones de tránsito?

Sí, puesto que existen varias disposiciones normativas que, respecto de la tipificación, no describen adecuadamente la conducta que se supone debían regular.

4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

Sí, puesto que en la tipificación no abarca todas las conductas que realmente deben sancionarse.

5.- ¿Considera usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art!386 frente al nivel de afectación que genera el proceso sancionatorio penal?

Sí, a fin de qué se incluya en la descripción del tipo penal todas las conductas penalmente relevantes y las mismas pueden ser sancionadas.

4.2.5 Análisis de la entrevista del Ab. Alex Iván Jiménez Sesme de la provincia de Santa Elena

1.- ¿Considera Usted que el Marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo de vehículo?

No, en razón de la falta de claridad en el contexto de la norma que regula este tipo de conductas ya que no determina todos los presupuestos sancionables generando una deficiente administración y aplicación normativa.

2.- ¿Cree Usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

No, por su deficiente y confuso texto ya que al generar grieta en su texto abre la posibilidad de una interpretación extensiva que limita el control en todos los ámbitos

3.- ¿Considera que existe vacíos en el Marco jurídico que regula a las contravenciones de tránsito?

Sí, existen varias normas que prestan una interpretación amplia que amas de dar certeza genera un vacío no solo en relación a su texto sino a su aplicabilidad adicionalmente crean contradicciones con normas de menor jerarquía.

4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

Sí, y esto deriva por la falta de concreción legal que debe ser propio del marco jurídico que genera un insuficiente proceso de coacción

5.- ¿Considera usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art!386 frente al nivel de afectación que genera el proceso sancionatorio penal?

Sí, considerando que ya existen herramienta para resolver estos asuntos de mera legalidad siendo necesario para suplir estas inconsistencias que generan una falta de control haciendo inoperante el marco jurídico aplicable en materia de tránsito.

4.3 Verificación de la idea a defender

En relación a los resultados obtenidos por las encuestas a los socios conductores y las entrevistas a los abogados de libre ejercicio de la provincia de Santa Elena, y de acuerdo a la idea a defender como es “La laguna normativa en el artículo 386 N. 2 del COIP incide en los casos de conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conduce, en el cantón Santa Elena, 2021” se pudo verificar de manera negativa la incidencia, puesto que considerando la literalidad del art. 386 segunda parte núm. 2 del Código Orgánico Integral Penal, donde se establece la sanción para este tipo de conductas culposas, se hace mención únicamente a la categoría, dejando al tipo de licencia, sin regular o sancionar, mismo que genera un detrimento a lo dispuesto en el art. 82 de la Constitución de la República, en cuanto a la Seguridad Jurídica, dejando un vacío de interpretación.

CONCLUSIONES

De acuerdo a los análisis de las encuestas y entrevistas, y verificada la idea a defender, se han determinado las siguientes conclusiones:

- Se fundamentó de manera doctrinaria, normativa y legal sobre los aspectos que inciden en la ineficacia que tiene el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP en cuanto a la laguna normativa que presenta, dado a que como opinaron los abogados, existe falta de claridad en el contexto de la norma que regula este tipo de conducta y además, genera contradicciones con normas de menor jerarquía, dado a que no determina los presupuestos sancionatorios provocando una deficiente administración jurídica.
- Se determinó el alcance que tiene la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP en los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, dado a que la única disposición normativa existente para sancionar la conducta descrita en la interrogante, es la constante en el artículo 386, segunda parte, numeral 2 del COIP, siendo la tipificación que se hace en la norma es clara y refiere que lo único que se sanciona es conducir con una categoría diferente, dejando a salvo que una persona pueda conducir con un tipo de licencia diferente.
- Se realizó un análisis jurídico de laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N.2 del COIP que afecta a los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, puesto que se hace mención únicamente a la categoría, dejando al tipo de licencia, sin regular o sancionar, de esta manera se vulneran los principios que la carta magna establece en relación a la seguridad jurídica.

RECOMENDACIONES

En relación a las conclusiones determinadas se recomiendan las siguientes consideraciones:

- De acuerdo a la normativa dentro del marco jurídico en materia de tránsito, es necesario que exista una regulación en los alcances dado a que son insuficientes para sancionar las conductas penalmente relevantes como conducir con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo de vehículo, dejando a salvo que una persona pueda conducir con un tipo de licencia diferente.
- En cuanto a los aspectos que inciden en la ineficacia que tiene el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP en cuanto a la laguna normativa que presenta, puesto que existe falta de claridad en el contexto de la norma que regula este tipo de conducta y además, se precisa realizar el alcance normativa porque existe la falta de concreción legal que debe ser propio del marco jurídico que genera un insuficiente proceso de coacción
- Finalmente, en el presente análisis jurídico de laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP que afecta a los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen en la práctica al impugnar estas citaciones se entiende que al no estar de acuerdo se debe suspender el cumplimiento de la pena, sin embargo los jueces tienen la costumbre de retener el vehículo por 7 días, resultando un verdadero atentado al principio de inocencia ya que si se ratifica el estado de inocencia obligatoriamente se causó un perjuicio sin sentencia ratificatoria en firme.

Bibliografía

- Albán, E. (2017). Manual de Derecho Penal Ecuatoriano. Quito: Legales.
- Alhora, D. (2012). Código Procesal Penal de la Nación. Buenos Aires: Lexis Nexis.
- Arroyo Herrera, J. F. (2018). Cómo Llevar una Defensa Penal. México: Porrúa.
- Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1948). Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- Asamblea Nacional. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 398. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2019). Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional. Quito. Segundo Suplemento del Registro Oficial N° 52. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2012). Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial suplemento 731. 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: Comité.
- Bernal, C, (2010), Metodología de la Investigación, Tercera Edición, Universidad de La Sabana, Colombia.
- Cabanellas, G. (1993). Diccionario Jurídico Elemental. Buenos Aires: Heliasta.
- Cadena, R. (2014). Principios de la Prueba en Materia Penal. Bogotá: Ediciones Nueva Jurídica.
- Cañizares, R. (2019). Estudio del Principio de Proporcionalidad.
- Castillo G, & Reyes , B. (2015). *Guía metodológica de proyectos de investigación social*. Santa Elena.

- Convención Americana sobre Derechos Humanos. (1969). Suscrita en la Conferencia Especializada Interamericana sobre Derechos Humanos. San José de Costa Rica.
- Corjeno Aguiar, S. (2018). *La Antijuricidad y las Causas Excluyentes del Injusto Penal en el COIP*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones CEP.
- Cornejo, S., & Martínez, C. (2018). Legitimación de la pena en el Sistema Penal Ecuatoriano y sus Teorías. En *Legitimación de la pena en el sistema penal ecuatoriano y sus teorías*. Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Figueiredo, Q. (2004). *Tratado de Derecho Constitucional*. Santiago de Chile: Lexis Nexis.
- G, C. (1997). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. Buenos Aires: Heliasta.
- García, F. (2017). *Las Garantías Constitucionales en el Nuevo Código de Procedimiento Penal y la Responsabilidad Extracontractual del Estado*. Quito: Particular.
- Goldstein, R. (1998). *Diccionario de Derecho Penal y Criminología*. Buenos Aires: Astrea. Grupo de Investigaciones en Derecho
- Económico. (2018). *Régimen de la Responsabilidad Social Corporativa en el Ordenamiento Jurídico Ecuatoriano*. Corporación de Estudios y Publicaciones CEP.
- Ossorio, M. (2000). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales*. Guatemala, C. A.: 1ª Edición Electrónica.
- Peralta, c. (2019). *La investigación científica del derecho*. Obtenido de aspectos de la investigación analítica:
[file:///c:/users/oficina/downloads/lainvestigaci%20cient%20del%20derecho%20-%20pav%20cap%20iv%20\(1\).pdf](file:///c:/users/oficina/downloads/lainvestigaci%20cient%20del%20derecho%20-%20pav%20cap%20iv%20(1).pdf)
- Pozo Torres, J. F. (2018). *Fundamentos de la Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas en Ecuador*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones CEP.
- Ramírez, J. C., & Verdezoto, J. C. (2018). *Práctica de Tránsito*. Cuenca: CARPOL.
- Vale, A. R. (2015). *La liberación en los Tribunales Constitucionales*.

EstudiosConstitucionales.

- Zaffaronia, R. (2016). Manual de Derecho Penal. Parte General. Buenos Aires:Ediar.
- Zavala, B. (1990). El Proceso Penal. Guayaquil-Ecuador: Edino.
- Zavala, B. (2014). Tratado de Derecho Procesal Penal. Guayaquil: Edino
- Wigodski, j. (2018). *Población y muestra*. Obtenido de metodología de la investigación:
<http://metodologiaeninvestigacion.blogspot.com/2010/07/poblacion-y-muestra.html>

ANEXOS

INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN



UNIVERSIDAD ESTATAL

PENÍNSULA DE SANTA ELENA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD

CARRERA DE DERECHO

TEMA: LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N. 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORÍA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHÍCULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021

OBJETIVO: Identificar los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP mediante un análisis jurídico que determine el nivel de afectación al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021.

ENCUESTA REALIZADA A LOS SOCIOS CONDUCTORES DEL SÍNDICATO DE CHOFERES DEL CANTÓN DE SANTA ELENA

Sírvase a responder las siguientes preguntas:

N.	PREGUNTAS	Totalmente de acuerdo	De acuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	En desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1	¿Cree usted que existen vacíos normativos dentro del Código Orgánico Integral Penal, Tercer párrafo, Numeral 2, Artículo 386, ¿generando problemas a los jueces que apliquen dicha cláusula legal?					
2	¿Usted considera que es efectiva la normativa en función de la regularización					

	de las infracciones de tránsito?					
3	¿Cree usted justa la sanción de la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce?					
4	¿Cree usted que las infracciones de tránsito se deben al desconocimiento de la ley por parte de los conductores?					
5	¿Cree usted que la normativa en referencia afecta el proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y o categoría diferente al vehículo que conducen?					
6	¿Considera usted que debe existir una regularización normativa que analice el alcance de la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?					

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



UNIVERSIDAD ESTATAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO

TEMA: LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N. 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORÍA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHÍCULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021

OBJETIVO: Identificar los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP mediante un análisis jurídico que determine el nivel de afectación al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021.

**ENTREVISTA REALIZADA A LOS ABOGADOS DE LIBRE EJERCICIO DE LA
PROVINCIA DE SANTA ELENA**

Sírvase a responder las siguientes preguntas:

- 1.- ¿Considera Usted que el marco jurídico en materia de tránsito es eficiente para sancionar a los ciudadanos que conducen con licencia de tipo y/o categoría diferente al exigido para el tipo vehículo?

- 2.- ¿Cree usted que el artículo 386, segunda parte, núm. 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y reprensión?

- 3.- ¿Considera que existen vacíos en el marco jurídica que regula las contravenciones de tránsito?

- 4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

- 5.- ¿Considera Usted que debe existir herramienta jurídica para solventar la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN



**UNIVERSIDAD ESTADAL
PENÍNSULA DE SANTA ELENA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DE LA SALUD
CARRERA DE DERECHO**

TEMA: LAGUNA NORMATIVA EN EL ART. 386 INCISO 3 N. 2 DEL COIP, CONDUCTORES CON LICENCIA DE TIPO Y/O CATEGORÍA DIFERENTE EN RELACIÓN AL VEHÍCULO QUE CONDUCEN, CANTÓN SANTA ELENA, AÑO 2021

OBJETIVO: Identificar los aspectos que propician la laguna normativa en el artículo 386, inciso 3 N. 2 del COIP mediante un análisis jurídico que determine el nivel de afectación al proceso de sanción para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen, en el cantón Santa Elena, año 2021.

**ENTREVISTA REALIZADA AL DIRECTOR PROVINCIAL DE LA AGENCIA
NACIONAL DE TRÁNSITO DE SANTA ELENA**

Sírvase a responder las siguientes preguntas:

- 1.- ¿Considera usted que las normativas jurídicas son eficientes frente a las sanciones para los conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente al vehículo que conducen?

- 2.- ¿Cree usted que el artículo 386, inciso 3, numeral 2 cumple con los preceptos jurídicos en función del control social, prevención y represión?

- 3.- ¿Considera que existen vacíos en la normativa legal jurídica sobre las contravenciones a los conductores

- 4.- ¿Existe debilidad en el poder de coacción para sancionar a los conductores de acuerdo al tipo de licencia?

- 5.- ¿Considera usted que debe existir una regularización normativa que analice el alcance de la laguna normativa del art 386 frente al nivel de afectación que genera al proceso sancionatorio penal?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

Entrevista al Ab. Félix Herrera Orrala matrícula 24-2015-62 de la provincia de Santa Elena



Entrevista al Ab. Julio Ángulo Zamora. Matrícula 24-2015-30 de la provincia de Santa Elena



Entrevista al Ab. Ana Teresa Zorrilla Guerra. Matrícula 24-2011-142 de la provincia de Santa Elena



Entrevista al Ab. Carmelo Ponce Sornoza matrícula 24-2015-145 de la provincia de Santa Elena



Entrevista del Ab. Alex Iván Jiménez Sesme de la provincia de Santa Elena

