



UNL

Universidad
Nacional
de Loja

Unidad de Educación a Distancia

Carrera de Derecho

“La Conducción de Vehículos con un Tipo de Licencia Diferente a la Exigible, Atenta Contra la Seguridad Vial”

Trabajo de Titulación previo a la obtención
del título de Licenciado en Jurisprudencia
y Abogado.

Autor:

Royer Felipe Abad Aguilar

Director:

Mgtr. Ana Gabriela Idrobo Paredes

Loja - Ecuador
2023

Certificación

Loja, 15 de septiembre de 2023

Mgtr. Ana Gabriela Idrobo Paredes

DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

CERTIFICO:

Que he revisado y orientado todo el proceso de elaboración del Trabajo de Titulación denominado: **“La Conducción de Vehículos con un Tipo de Licencia Diferente a la Exigible, Atenta Contra la Seguridad Vial.”**, previo a la obtención del Título de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado, de la autoría del estudiante **Royer Felipe Abad Aguilar**, con cédula de identidad Nro.**1105655219**, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación del mismo para su respectiva sustentación y defensa.



Abg. Ana Gabriela Idrobo Paredes Mgtr.

DIRECTORA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Autoría

Yo, **Royer Felipe Abad Aguilar**, declaro ser el autor del presente trabajo de tesis: “**La Conducción de Vehículos con un Tipo de Licencia Diferente a la Exigible, Atenta Contra la Seguridad Vial.**” y, eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales por el contenido del presente. Adicionalmente acepto y autorizado a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional – Biblioteca Virtual.



Firma:

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar.

Cédula: 1105655219

Fecha: 15 de septiembre de 2022

Correo electrónico: royer.abad@unl.edu.ec

Teléfono: 0994189293

Carta de autorización

Carta de Autorización por parte del autor, para consulta, reproducción parcial o total y publicación electrónica de texto completo del Trabajo de Integración Curricular

Yo, **Royer Felipe Abad Aguilar** declaro ser autor de la tesis titulada: “**La Conducción de Vehículos con un Tipo de Licencia Diferente a la Exigible, Atenta Contra la Seguridad Vial**” como requisito para optar al Título de **Licenciado en Jurisprudencia** y Título de **Abogado**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, en las redes de información del país y del exterior con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia del Trabajo de Integración Curricular que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los quince días del mes de septiembre de dos mil veintitrés.



Firma:

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Cédula: 1105655219

Dirección: Barrio El Rosal, calles: Enrique Dossel y Ricardo Palma.

Correo electrónico: royer.abad@gmail.com

Celular: 0994189293

DATOS COMPLEMENTARIOS

Director de Tesis: Mgtr. Ana Gabriela Idrobo Paredes

Dedicatoria

Dedico este trabajo con mucho orgullo a mis padres Cébulo y Ruddy, especialmente a mi madre por el apoyo incondicional, consejos, paciencia y amor que me impulsaron en mi formación académica, a mis familiares, amigos y docentes que también han sido un apoyo incondicional para poder culminar con esta etapa de formación profesional.

Royer Felipe Abad Aguilar

Agradecimiento

Agradezco a la Universidad Nacional de Loja, a la Carrera de Derecho de la Unidad de Estudios a Distancia, de manera exclusiva a la Directora de tesis Mgtr. Ana Gabriela Idrobo Paredes, por sus sabios consejos, su valioso aporte académico y asesoría para el desarrollo y culminación de esta tesis.

A los profesionales y autoridades en materia de Tránsito y Transporte del Cantón Loja y a los Agentes Civiles de Tránsito de la Unidad de Control Operativa de Tránsito Loja, por el aporte brindado en el desarrollo de las diferentes actividades que formaron parte del proceso investigativo que permitió culminar con éxito este propósito.

Royer Felipe Abad Aguilar

Índice de contenidos

Portada	i
Certificación	ii
Autoría	iii
Carta de autorización	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Índice de contenidos	vii
Índice de Tablas:	ix
Índice de Figuras:.....	ix
Índice de Anexos:.....	ix
1. Título	1
2. Resumen	2
2.1 Abstract	4
3. Introducción	6
4. Marco teórico	8
4.1. Marco Conceptual.....	8
4.1.1. Vehículo	8
4.1.2. Conductor	11
4.1.3. Seguridad Vial.....	12
4.1.4. Licencia de Conducir	14
4.1.5. Accidentes de Tránsito	17
4.2. Marco Doctrinario.....	18
4.2.1. Historia de los Permisos de Conducción.....	18
4.2.2. Accidente de Tránsito como Principal Factor de Muerte.....	19
4.3. Marco Jurídico	20
4.3.1. Constitución de la República del Ecuador	21
4.3.2. Código Orgánico Integral Penal.....	22
4.3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	23
4.3.4. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	25
4.3.5. Código Orgánico de la Función Judicial	26
4.4. Derecho Comparado	26
4.4.1. Legislación Chilena.....	26

4.4.1.1 Delitos y cuasidelitos	27
4.4.2 Legislación Española.....	28
4.4.3 Comparación de Normativa	31
5. Materiales y métodos	34
5.1. Métodos.....	34
5.1.1. Método Empírico.....	34
5.1.2. Método Descriptivo.....	34
5.2. Procedimientos y técnicas.....	34
5.2.1. Técnicas de acopio teórico documental	34
5.2.2. Técnicas de acopio empírico	34
5.2.3. Observación documental	34
5.2.4. Encuesta	34
5.2.5. Entrevista.....	35
5.3. Herramientas	35
5.4. Materiales.....	35
6. Resultados.....	36
6.1. Resultado de las Encuestas	36
6.2. Resultado de las Entrevistas.....	45
6.3. Estudios de casos	50
7. Discusión	58
7.1. Verificación de Objetivos	58
7.1.1. Objetivo General	58
7.1.2. Primer Objetivo Específico	58
7.1.3. Segundo Objetivo Específico	58
7.1.4. Tercer Objetivo Específico.....	59
7.1.5. Interrogantes del Problema.....	59
7.1.6. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma de Ley	59
8. Conclusiones	62
9. Recomendaciones	63
9.1. Propuesta de Reforma Jurídica.	64
10. Bibliografía	66
11. Anexos	68

Índice de Tablas:

Tabla 1 Necesidad de obtener una licencia de conducir.....	36
Tabla 2 Riesgo de conducir sin obtener una licencia.....	37
Tabla 3 Conducción de vehículos con licencias de tipo diferente.....	38
Tabla 4 Conducir con una licencia de tipo correspondiente disminuye los accidentes de tránsito.....	40
Tabla 5 Herramientas jurídicas para el control de uso de licencias.....	41
Tabla 6 Reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP.....	43

Índice de Figuras:

Figura 1 Necesidad de obtener una licencia de conducir.....	36
Figura 2 Riesgo de conducir sin obtener una licencia.....	37
Figura 3 Conducción de vehículos con licencias de tipo diferente.....	39
Figura 4 Conducir con una licencia de tipo correspondiente disminuye los accidentes de tránsito.....	40
Figura 5 Herramientas jurídicas para el control de uso de licencias.....	42
Figura 6 Reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP.....	44

Índice de Anexos:

11.1 Anexo 1: Encuestas.....	68
11.2 Anexo 2: Entrevistas.....	70
11.3 Anexo 3: Certificado de Traducción Abstract.....	71

1. Título

La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial.

2. Resumen

El propósito de este trabajo de investigación titulado “La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial”, es determinar los riesgos para la seguridad vial que genera el conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible, puesto que, este es el origen de la mayoría de accidentes de tránsito que ocurren en las vías públicas de nuestro país y que provocan la pérdida de vidas humanas, personas que quedan con discapacidades permanentes y otras marcadas psicológicamente para toda la vida por el impacto sufrido, sin dejar de lado los daños materiales causados que generan grandes gastos económicos a los involucrados. El que no posean una licencia acorde al vehículo que maneja denota la falta de experticia puesto que en muchos casos estos conductores no tienen el conocimiento que se debe poseer para cada uno y que es la razón primordial por la que se ha dividido en la legislación.

En el ámbito penal existe un vacío legal en la norma jurídica al no sancionar el uso incorrecto de los tipos de licencia y sancionar solamente el uso incorrecto de las categorías de licencias, dejando carta abierta para que quienes se encuentren dentro de determinada categoría puedan circular en cualquiera de los vehículos que se encuentren dentro de la misma, sin contar con la experiencia y conocimiento técnico, teórico y práctico en temas y aspectos como la mecánica del vehículo según sus características, además las leyes, reglamentos, normas de conducción y prevención de accidentes de tránsito, incluso saber cómo actuar o proceder en casos de accidentes de tránsito.

En el desarrollo de este trabajo de investigación se establecieron diferentes parámetros investigativos que permitieron realizar un análisis a nivel conceptual, doctrinario y jurídico de los riesgos para la seguridad vial que genera el conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible, se aplicaron encuestas y entrevistas a diferentes profesionales en materia de tránsito y transporte terrestre que permitieron la obtención de información clara y precisa, que aportó a la verificación de los objetivos planteados y como resultado permitió colegir que es muy necesario realizar una reforma al Código Orgánico Integral Penal referente al artículo 386 inciso 3 numeral 2, que hace referencia a una contravención de tránsito de primera clase, para que se establezca una sanción a la persona que conduzca un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible y no sólo al uso incorrecto de categorías de licencias de conducir de una manera generalizada como son las profesionales y no profesionales y, de esa forma poder permitir a las entidades gestoras en

materia de tránsito, realizar un debido control en el uso correcto de este título habilitante, con la finalidad de garantizar una efectiva seguridad vial para todas las personas a nivel nacional y así poder reducir los índices de accidentabilidad en el Ecuador.

Palabras clave: Vehículo. Conducción. Licencia de conducir. Seguridad vial. Accidente de tránsito.

2.1 Abstract

The purpose of this research work entitled "Driving vehicles with a different type of license than the one required, threatens road safety", is to determine the risks to road safety generated by driving a vehicle with a license of a different type than the one required, since, This is the origin of the majority of traffic accidents that occur on the public roads of our country and that cause the loss of human lives, people who are left with permanent disabilities and others psychologically marked for life by the impact suffered, without leaving aside the material damages caused that generate large economic costs to those involved. The fact that they do not have a license according to the vehicle they drive denotes the lack of expertise since in many cases these drivers do not have the knowledge that must be possessed for each one and that is the main reason why it has been divided in the legislation.

In the criminal field, there is a legal void in the legal norm by not sanctioning the incorrect use of the types of licenses and only sanctioning the incorrect use of the license categories, leaving an open letter so that those who are within a certain category can circulate in any of the vehicles that are within the same, without having the experience and technical, theoretical and practical knowledge in topics and aspects such as the mechanics of the vehicle according to its characteristics, in addition to the laws, regulations, driving rules and prevention of traffic accidents, including knowing how to act or proceed in cases of traffic accidents.

In the development of this research work, different research parameters were established that allowed for a conceptual, doctrinal and legal analysis of the risks to road safety generated by driving a vehicle with a license of a different type than the one required, surveys and interviews were applied to different professionals in the field of traffic and land transport that allowed obtaining clear and accurate information, which contributed to the verification of the objectives set and as a result allowed to conclude that it is very necessary to reform the Organic Integral Penal Code regarding Article 386 paragraph 3 paragraph 2, which refers to a first class traffic violation, in order to establish a sanction to the person who drives a vehicle with a different type of license than the one required and not only to the incorrect use of categories of driver's licenses in a generalized manner such as professional and non-professional licenses, thus allowing the traffic management entities to carry out a proper control in the correct use of this enabling title, in order to ensure effective road safety for all people nationwide and thus be able to reduce accident rates in Ecuador.

Key words: Vehicle. Driving. Driver's license. Road safety. Traffic accident.

3. Introducción

A través del paso de la historia las personas han tenido la necesidad inmensurable de moverse de un lugar a otro para poder realizar diferentes actividades cotidianas, esta necesidad ha permitido la creación de vehículos a motor, de tracción humana o animal, que facilitan este desplazamiento por la infraestructura del sistema vial de cada país o ciudad, sin embargo, es importante hacer hincapié que estos vehículos no se operan solos, sino más bien son operados por una persona que debe estar calificada para tal cometido en aspectos teóricos, técnicos, prácticos, psicológicos e inclusive aspectos fisiológicos.

En los últimos años, con el aumento cada vez mayor del parque automotor, también han incrementado los índices de siniestralidad vial, lo cual constituye hoy una de las principales causas de muerte e invalidez en el mundo. Por lo general, estos son atribuidos al factor humano, ya que se señala a los conductores como principales causantes, dejando como saldo un alto porcentaje de pérdidas de vidas humanas, personas con lesiones graves y millonarias pérdidas económicas, llegando a convertirse en un problema de salud pública.

Por tal motivo el presente trabajo de investigación titulado “La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial”, es determinar los riesgos para la seguridad vial que genera este tipo de conducta adoptada por los conductores, cuyo objetivo principal es poder hacer un análisis conceptual, doctrinario y jurídico de los riesgos para la seguridad vial que genera el conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible, puesto que este es el título habilitante que acredita a una persona estar en la capacidad legal y práctica para el manejo de un determinado tipo de vehículo según sus características como por ejemplo una motocicleta, automóvil, taxi, bus, camión, vehículos de carga pesada o agrícolas, etc., mismos que tienen un sistema de manejo distinto entre si y su desplazamiento por las vías no es el mismo o no se realiza en las mismas condiciones de acuerdo a lo establecido en la Ley de tránsito y su reglamento.

Para poder abordar el tema se ha planteado la siguiente interrogante general ¿Cuáles son los riesgos de conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible para la seguridad vial?, y con el objetivo de segregarla y darle una respuesta minuciosa se plantean estas tres preguntas específicas: ¿Puedo conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?; ¿En qué influye conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?; ¿Qué

normativa permite controlar la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?.

El desarrollo de este trabajo de investigación se lo realizó mediante un marco conceptual que proporcionó información concreta y relevante sobre las palabras claves de este trabajo y permitió adquirir conocimientos referentes a temas como: que es un vehículo, conducción de vehículos, licencia de conducir, seguridad vial y accidente de tránsito.

El marco doctrinario nos permite conocer más acerca de la historia de los permisos de conducir, la Ley de tránsito en el Ecuador, principales factores de los accidentes de tránsito y los riesgos que implica para la seguridad vial, así como también los accidentes de tránsito como principal factor de muerte.

En el marco jurídico se ha realizado un análisis del deber primordial que tiene el Estado para garantizar la seguridad integral de los ciudadanos en temas de tránsito y transporte enmarcados en la Constitución de la República del Ecuador, los principios y objetivos que se han plasmado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial y su Reglamento, para regular el uso de las licencias de conducir y garantizar que los conductores de vehículos a motor no sean un riesgo para la seguridad vial y el vacío legal existente en el Código Orgánico Integral Penal para sancionar a los conductores que hacen mal uso de sus licencias.

Para poder complementar la información obtenida se implementaron las técnicas de encuestas y entrevistas a profesionales en materia de tránsito y transporte del cantón Loja, cuyos resultados permitieron determinar que la problemática planteada es una gran realidad y que efectivamente conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible es un riesgo para la seguridad vial.

Finalmente, este trabajo de investigación permitió verificar todos los objetivos planteados, gracias a toda la información obtenida y los diferentes criterios de los profesionales encuestados y entrevistados que me permitieron acertar diferentes conclusiones y recomendaciones que dan apertura a una propuesta de reforma de ley al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal con su respectivo fundamento jurídico.

4. Marco teórico

4.1. Marco Conceptual

4.1.1. Vehículo

Sabemos que los vehículos a motor han evolucionado para convertirse de un vehículo frágil, ruidoso, humeante y saltarín, en una prolongación del sofá del hogar en el que, cómodamente sentado, sin ruidos y sin fatiga, el usuario recorre cientos de kilómetros en una jornada y que generalmente los conocemos como automóviles.

Pese a que los vehículos dan comodidad a nuestras vidas, es necesario saber que son y que función cumplen en el rol diario de las personas, por lo cual, conforme al Diccionario de la Lengua Española, sabemos que se define a un vehículo como “Medio de transporte de personas o cosas” (RAE, 1780), en nuestro entorno en materia de tránsito y transporte, un vehículo es considerado como un medio para transportar personas, el mismo que necesita de un operario o conductor para su desplazamiento.

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (en adelante RLTTTSV), define a los vehículos como “Medio para transportar personas o bienes de un lugar a otro” (2012); concepto que guarda similitud con la descrita en el Diccionario de la Lengua Española, pues en las últimas décadas los vehículos han servido como medios de transporte de las personas hacia sus diferentes destinos, facilitando su movilidad en las vías, pero también generando un riesgo para la seguridad vial a causa de este desplazamiento.

Por otra parte, el sitio web Drivek, nos dice que “El término vehículo proviene de la palabra latina *vehiculum*, que significa medio de transporte”. Aunque generalmente el término vehículo se usa como sinónimo de automóvil, un vehículo no es solo un auto, hay diferentes tipos muy variados, que van desde medios de transporte con motor o sin él, hasta los medios de comunicación (Drivek, 2022)

Por tal razón, la legislación ecuatoriana ha establecido la Norma Técnica Ecuatoriana 2656 mediante la cual ha clasificado a los vehículos a motor, determinando sus características según su número de ruedas, forma, tamaño, peso y demás características de carga y transporte, mismos vehículos que de acuerdo al numeral 4 de la referida norma se clasifican en:

4. CLASIFICACIÓN

4.1 Los vehículos se clasifican en:

4.1.1 Categoría L. Vehículos automotores con menos de 4 ruedas.

4.1.1.1 L1: Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

4.1.1.2 L2: Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.

4.1.1.3 L3: Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h.

4.1.1.4 L4: Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o una velocidad mayor de 50 km/h.

4.1.1.5 L5: Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no exceda de una tonelada.

4.1.2 Categoría M. Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros.

4.1.2.1 M1: Vehículos de 8 asientos o menos, sin contar el asiento del conductor.

4.1.2.2 M2: Vehículos de más de 8 asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.

4.1.2.3 M3: Vehículos de más de 8 asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.

Los vehículos de las categorías M2 y M3, a su vez, de acuerdo a la disposición de los pasajeros se clasifican en:

a) Clase I. Vehículos construidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de estos.

b) Clase II. Vehículos construidos principalmente para el transporte de pasajeros sentados y, también diseñados para permitir el transporte de pasajeros de pie en el pasadizo y/o en un área que no excede el espacio provisto para dos asientos dobles.

c) Clase III. Vehículos construidos exclusivamente para el transporte de pasajeros sentados.

4.1.3 Categoría N. Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de mercancías.

4.1.3.1 N1: Vehículos de PBV de 3,5 toneladas o menos.

4.1.3.2 N2: Vehículos de PBV mayor a 3,5 hasta 12 toneladas.

4.1.3.3 N3: Vehículos de PBV mayor a 12 toneladas.

4.1.4 Categoría O. Remolques (incluidos semiremolques).

4.1.4.1 O1: Remolques de PBV de 0.75 toneladas o menos.

4.1.4.2 O2: Remolques de PBV mayor a 0,75 hasta 3,5 toneladas.

4.1.4.3 O3: Remolques de PBV mayor a 3,5 hasta 10 toneladas.

4.1.4.4 O4: Remolques de PBV mayor a 10 toneladas.

4.1.5 Combinaciones especiales. Adicionalmente, los vehículos de las categorías M, N y O para el transporte de pasajeros o mercancías que realizan una función específica, para la cual requieren carrocerías y/o equipos especiales, se clasifican en:

4.1.5.1 SA: Casas rodantes

4.1.5.2 SB: Vehículos blindados para el transporte de valores

4.1.5.3 SC: Ambulancias

4.1.5.4 SD: Vehículos funerarios

4.1.5.5 SE: Bomberos

4.1.5.6 SF: Vehículos celulares

4.1.5.7 SG: Porta tropas

4.1.5.8 Otros

4.2 Los símbolos que anteceden deben ser combinados con el símbolo de la categoría a la que pertenece, por ejemplo: Un vehículo de la categoría N1 convertido en ambulancia debe ser designado como N1SC. (2016)

Esta clasificación vehicular existente en nuestro país nos permite colegir primero que existe una gran variedad de automotores con diferentes características como el número de ruedas en el caso de motocicletas o tricimotos, el servicio que se puede prestar como el caso de vehículos tipo taxi para el transporte de pasajeros o los camiones y cabezales que se utilizan para el transporte de mercancías, los mismos que al cumplir distintas funciones en la movilidad, también requieren de un conductor que se encuentre capacitado para su conducción y conozca aspectos fundamentales como la velocidad a la que pueden ser conducidos, la capacidad de pasajeros que tiene el automotor y más aún si es un transporte de pasajeros, la capacidad de carga de cada uno de estos vehículos y por sobre todo la responsabilidad que se adquiere en relación del cumplimiento de leyes y reglamentos de tránsito para garantizar un Seguridad Vial para toda la ciudadanía.

4.1.2. Conductor

Conforme a lo determinado en la obra dirigida por el académico y catedrático de Derecho Administrativo Santiago Muñoz Machado, se define a un conductor como “Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, está a cargo de los mandos adicionales de los vehículos destinados al aprendizaje de la conducción o es el responsable de uno o varios animales” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2014). En materia de tránsito decimos que conducir es hacer funcionar de manera controlada vehículos, ya sean con motor, tal como un barco, tren o automóvil, o sin motor como una bicicleta o un monopatín. Un conductor debe obedecer las normas que se apliquen en el momento y lugar de la conducción.

Por otra parte, Rafael Cal y Mayor y, James Cárdenas, en su obra titulada “Ingeniería de Tránsito”, nos hacen una mención sobre lo que consideran que implica ser un conductor:

El vehículo de motor es algo novedoso que se ha puesto repentinamente en las manos de millones de personas, y que tiene sólo de 90 a 110 años de estar entre nosotros. Por lo regular, el que conduce un vehículo conoce el mecanismo, sabe lo que es el volante, las velocidades, el freno, etc., pero desconoce las limitaciones, la potencialidad de ese vehículo y carece de destreza para mezclarlo en la corriente de tránsito. Con apoyo en las estadísticas de accidentes se puede asegurar que el vehículo, sin la preparación previa del individuo a través de la educación vial, ha sido convertido en un arma homicida. El individuo que maneja un automóvil, la mayor parte de las veces no se da cuenta de que con un leve

movimiento del pedal puede acabar con la vida de varias personas en pocos instantes. (2018, p. 53)

Conforme a lo mencionado por estos autores, podemos decir con total seguridad que ya sea por ignorancia o negligencia, el factor humano aparece como responsable en la mayoría de los choques vehiculares, al realizar conductas riesgosas como llevar niños en el asiento delantero, manejar bajo los efectos de alcohol, así como atender el teléfono móvil al conducir, entre otras acciones de peligro como: ignorar señalamientos y semáforos, circular por un carril inadecuado, mantener las luces apagadas durante la noche y omitir el uso de intermitentes o direccionales, al igual que cambiar bruscamente la velocidad, rebasar por la derecha y no conservar distancias.

Por lo tanto, en materia de tránsito podemos determinar a un conductor como la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado (Reglamento de Tránsito, 2012), el mismo que debe estar legalmente facultado para la conducción de cualquier vehículo automotor. Respecto al concepto de conductor este autor considera que es la persona legalmente capacitada para dirigir o pilotar un vehículo automotor y además es responsable del cumplimiento de todas las normas y leyes establecidas para tal efecto.

4.1.3. Seguridad Vial

Mucho hemos escuchado hablar de la seguridad vial, ya sea que nos movilizemos a pie o en algún tipo de vehículo, este tipo de movilización se encuentra normado por reglas que debemos seguir si queremos tener un viaje más seguro. La seguridad vial es un mosaico de normas diseñadas con el fin de prevenir accidentes de tránsito y minimizar sus consecuencias. Atañen tanto en la responsabilidad de quienes conducen un vehículo como de las personas a pie cuando transitan por la vía pública.

La seguridad vial puede abarcar muchos aspectos distintos, pero por más simples que parezcan pueden marcar una gran diferencia en las vías tal como se menciona en el Manual de Normas Básicas de Actuación de Seguridad Vial de la mutua colaboradora con la Seguridad Social en España que menciona: “Llamamos seguridad al conjunto de Medios, Medidas, Normas y Actuaciones personales que tienen como fin que el viaje se desarrolle tal como estaba previsto.” (FREMAP, s.f.,)

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en su normativa y especificación para la seguridad vial, nos dice que “La Seguridad Vial puede ser definida como el atributo intrínseco de la vía que aporta a garantizar el respeto a la integridad física de sus usuarios y de los bienes materiales aledaños a ella” (MTO, 2013), por lo que hace su concepto hace más referencia a la ingeniería vial, cuando en realidad la seguridad vial debe entenderse como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Así pues, la definición de seguridad vial es sinónimo de prevención de accidentes de tránsito.

La seguridad vial tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la vida y la salud de las personas, puesto que, según la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito son la segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial entre los jóvenes de 05 a 29 años de edad; con lo que se evidencia una gran necesidad de conocer y aplicar en nuestro día a día las buenas prácticas en Seguridad Vial, como conducir con prudencia, mirar a los lados antes de cruzar la calle, conocer y respetar las señales de tránsito, etc.

Existen ciertas normas reguladoras de tránsito que, junto con la responsabilidad de los usuarios viales, forman el tándem principal en el que se basa la seguridad vial. Tanto instituciones públicas como asociaciones destinadas a preservar la seguridad en la carretera, deben promover campañas y cursos sobre seguridad y educación vial, para reforzar aspectos como la precaución en la conducción, el respeto a los agentes de tránsito, la protección a ciclistas, peatones y personas con discapacidad, la prevención de accidentes o el correcto uso del vehículo.

El objetivo principal de la Seguridad vial es organizar la circulación de vehículos y peatones, intentado evitar muertes por accidentes y mejorar el bienestar de la población de las ciudades y pueblos. Sin embargo, no se debería llamar accidentes de tránsito a aquellos eventos que están provocados por factores susceptibles de cambio, como el caso de los ocurridos por la ingesta de alcohol, la velocidad excesiva o el incumplimiento de las señales de obligación, por ejemplo. Estos casos serían evitables aplicando un comportamiento adecuado a la situación. Estos son los accidentes sobre los que principalmente trabaja la seguridad vial, buscando la prevención de ocasiones de peligro, mejorando las infraestructuras y añadiendo sistemas de seguridad a los vehículos, pero principalmente fomentado la educación y cultura vial en los conductores.

4.1.4. Licencia de Conducir

El tratadista Guillermo Cabanellas, en su obra *Diccionario Jurídico Elemental*, define una licencia como “Documento donde consta la facultad de obrar, la licencia concedida” (1979, p. 191), por lo que, se considera a una licencia de conducir como el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública. Cada ciudad o país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias.

En nuestro país, la licencia de conducir es considerada como el título habilitante para la conducción de vehículo, la misma que otorga una aptitud legal a los conductores para el manejo de vehículos a motor, conforme se estipula en los artículos 89 y 92 de la LOTTTSV, que expresan:

Art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

Art. 92.- Licencia para Conducir. - La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. (Ley de Tránsito, 2008)

Para poder tramitar la licencia de conducir, hay que tener una edad mínima, rendir un examen de manejo, aprobar los respectivos cursos de conducción en los institutos o escuelas y demás requisitos de ley, conforme se estipula en los artículos 125 y 128 del RLTTTSV:

Art. 125.- Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseer los correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, en el caso de menores adultos que hayan cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador.

Art. 128.- No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas

politécnicas y universidades autorizados. Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;
2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.
3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;
4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).
5. Cédula de ciudadanía; y;
6. Certificado de votación vigente. (2012)

Este documento o título habilitante será entregado a los conductores por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, según la acreditación que se hayan obtenido conforme las diferentes licencias existentes en nuestro país, las mismas que se dividen en tres categorías como No profesionales, Profesionales y Especiales, y se subdividen en diferentes tipos de acuerdo a lo estipulado en el artículo 132 ibídem:

A. No profesionales:

1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricicar, cuadrones;
2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes. Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los

funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la contraloría General del Estado;

3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad.

B. Profesionales:

1. Tipo C1: Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo del Estado ecuatoriano de emergencia y control de seguridad.

2. Tipo C: Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixta hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros; vehículos de transporte de pasajeros de no más de 25 asientos y los comprendidos en el tipo B.

3. Tipo D1: Para escolares- institucional y turismo, hasta 45 pasajeros.

4. Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intra-provinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.

5. Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.

6. Tipo E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.

7. Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).

8. Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A. Las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

C. Especiales:

1. Permiso internacional de conducir.

2. Licencia de conductor andino.

Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B. (2012)

La capacitación, formación y entrenamiento de los conductores se impartirá exclusivamente respecto del tipo de licencia que se desee obtener, y para eso la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificarán, controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la seguridad vial.

4.1.5. Accidentes de Tránsito

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño. Para el tratadista Guillermo Cabanellas, en su obra Diccionario Jurídico Elemental, considera que es:

Hecho imprevisto, suceso eventual; y, más especialmente, cuando origina una desgracia. Para el Derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño. (v. Caso fortuito, Imprudencia, Responsabilidad, Riesgo profesional.) DEL TRABAJO. Suceso imprevisto, sobrevenido en el acto o con motivo del trabajo, que produce una lesión o perturbación funcional transitoria o permanente. (1979, p. 9)

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, es importante aclarar que en nuestra legislación los accidentes de tránsito son considerados como contravenciones de tránsito de segunda clase si como resultado del mismo existen solamente daños materiales y los mismos no superan los dos salarios básicos, según lo normado en el artículo 387 numeral 1 del COIP, caso contrario se consideran delitos.

Estos accidentes son considerados como infracciones de tránsito, tanto las contravenciones como los delitos, puesto que surgen de las acciones u omisiones culposas dentro del ámbito del transporte y seguridad vial por parte de los conductores, mismas que pudieron ser previstas y se ocasionan por negligencia, imprudencia, o impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito.

Es necesario resaltar que, por el mismo hecho de ser accidente y por lo tanto un acontecimiento eventual, se produce en circunstancias no deseadas, es decir involuntariamente; aquí, por tanto, no cabe la intención de causar daño, el dolo no existe como presupuesto para este tipo de delitos, pues en tanto esto sucediera ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

4.2. Marco Doctrinario

4.2.1. Historia de los Permisos de Conducción

Sabemos que durante el paso de la historia el hombre ha tenido la necesidad de moverse de un sitio a otro y siempre ha buscado la manera de encontrar la comodidad para hacerlo, ya sea desde el tiempo de los egipcios que utilizaban trineos o en la edad de los antiguos griegos y romanos que utilizaban carruajes como medios de transporte o como medios deportivos o de recreo, en aquellos tiempos no se necesitaba ningún permiso, pero sí haber mostrado alguna pericia en hacerse obedecer por el animal, tampoco existían multas, pero sí existía la obligación de reparar el daño causado, por su parte David Ayala, dueño y responsable de la página web llamada MOTORGIGA de España, referente a los permisos de conducción nos dice que:

En realidad, la existencia de precedentes de este documento se remonta a los últimos años del siglo XIX. Así, a propósito de la carrera París-Amsterdam-París celebrada en 1898, la policía de la capital francesa exigía a los participantes, entre otras condiciones, que dispusieran de una autorización personal para tomar parte en la competición y de un certificado de capacidad para la conducción. Un año después, un comentarista del periódico británico Truth lamentaba que se exigiera ya entonces un examen para quien debiera conducir un vehículo de motor, «muy manejable y sin velocidad propia», mientras que cualquier persona, sin que se le hiciera ninguna prueba, podía llevar caballerías y animales en general «que podían actuar por sí mismos». De todas maneras, los modernos permisos de conducción surgieron o evolucionaron con las convenciones internacionales, en especial la de París de 1926 y la de Ginebra de 1949. Las mismas facilitaron el establecimiento de permisos internacionales o la utilización de los existentes fuera del país de origen y, asimismo, provocaron la tendencia a la unificación, especialmente en Europa. En un permiso actual, expedido por la autoridad de tráfico del país que otorga la licencia, figuran en general los datos siguientes: categoría de los vehículos cuyo manejo se autoriza; nombre

y apellidos del titular, fecha de nacimiento de éste, fotografía y firma del mismo y reseña de su domicilio (cuya variación deberá notificarse); fecha de expedición, número de identificación que se le asigna, fecha de caducidad y autoridad de tránsito que lo otorga (provincial, departamental, federal, etc.); además, si ha lugar, deben mencionarse los aparatos de corrección funcional u orgánica que normalmente utilice el titular y los que la autoridad crea convenientes. Para obtener el permiso de conducción se hace necesario que el solicitante: se halle comprendido en la edad reglamentaria; demuestre cualidades físicas y psíquicas suficientes; no presente antecedentes penales o de conducta que, a juicio de la autoridad de tránsito, aconsejen la denegación, y se someta a la realización de pruebas teóricas y prácticas con el vehículo correspondiente. Tanto estas normas, como las categorías establecidas para los permisos o licencias, son variables según los países, pero los datos que se indican tienen validez en los países adheridos a las convenciones internacionales y, como orientación, sirven para la mayoría de los países con circulación desarrollada. (Ayala, 2010)

Este suceso nos da una pauta del origen de los permisos de conducción que, en un inicio surgieron como un requisito de la capacidad de conducción de las personas para poder participar en competencias o carreras de autos, con el tiempo en la unión europea estos permisos se fueron estandarizando de acuerdo a la necesidad de movilización de las personas y poco a poco se empezaron a implementar más requisitos para la obtención de estos permisos, entre los que se comprendía una edad reglamentaria, demostrar que se tenía las cualidades físicas y psíquicas suficientes para la conducción; no tener antecedentes penales que pudieran dar un indicio de una mala práctica al volante o intenciones que pongan en riesgo a las demás personas, y someterse a la realización de pruebas teóricas y prácticas con el vehículo correspondiente para la obtención del permiso solicitado, lo cual no ha cambiado de forma general con los procesos que tenemos en la actualidad en nuestro país, siguiendo procedimientos más técnicos para poder obtener una licencia de conducir y así estar acreditados legalmente para la conducción de un determinado tipo de vehículo.

4.2.2. Accidente de Tránsito como Principal Factor de Muerte

Los accidentes de tránsito se están constituyendo en el factor principal de muerte llegando en algunos países a ser más devastadores que las guerras. En el mundo más de 300.000 individuos

mueren por accidentes de tránsito y de 10 a 15 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año; las víctimas de accidentes de tránsito ocupan más del 10% de todas las causas hospitalarias.

Los accidentes de tránsito en el Ecuador han causado muchos problemas en el ámbito social, ocupando el segundo lugar en mortandad por accidentes de tránsito en Latinoamérica, existiendo un incremento permanente, puesto que, no se eliminan las causas que lo originan. Para 1995 se produjeron 13.972 accidentes de tránsito y para el año 2021 se registraron 21.352 siniestros viales, siendo un promedio de 58 accidentes por día en todo el país, se reportaron 17.532 personas lesionadas y 2.131 fallecidas. Es decir, el año pasado murieron seis personas por día y, hasta abril de 2022 se han registrado 7.043 accidentes de tránsito, existiendo 5.774 personas lesionadas y 720 personas fallecidas, lo cual nos da una expectativa de que para finales de año estas cifras superarán a las de 2021, según los datos tomados del repositorio de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT, 2022)

Entonces, si los accidentes vehiculares fueran una cuestión fortuita su número sería mínimo y cada uno de los casos sería excepcional. Sin embargo, conforme las estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito de enero – abril 2022, se conoce que detrás de cada accidente de tránsito como causa probable existe un 91,7 % de responsabilidad del factor humano y el restante se debe a cuestiones como el mal estado del camino o las condiciones climáticas (ANT, 2022). Es decir, si tuviéramos cien accidentes en un día, noventa y uno de ellos serían provocados por las personas y sólo nueve serían ‘fortuitos’. Una estadística que es alarmante y que no está a favor de los conductores y su mala práctica al encontrarse detrás de un volante, puesto que, las principales causas de siniestros de tránsito o los llamados factores de riesgo en el país son: la distracción del conductor, no respetar las señales de tránsito, conducir superando los límites de velocidad y conducir bajo la influencia del alcohol.

4.3. Marco Jurídico

Este trabajo de investigación tiene una importante relevancia en el ámbito jurídico porque hace mención al deber primordial que tiene el Estado de garantizar la seguridad integral de las personas en temas de tránsito y transporte terrestre, tomando como base la Constitución de la República del Ecuador, así como también otros cuerpos normativos como los Códigos, Leyes y Reglamentos de Tránsito, que permiten demostrar que en nuestra legislación existe un vacío legal

con respecto a la sanción que se impone a los conductores que hacen mal uso de sus licencias de conducir, lo cual atenta gravemente contra el derecho a la seguridad vial de todos los ciudadanos.

4.3.1. Constitución de la República del Ecuador

La Constitución de la República del Ecuador es la norma suprema donde se plasman todos los derechos y obligaciones que tienen los ciudadanos ecuatorianos y extranjeros que se encuentren en territorio nacional, así como también expresa cuales son los deberes primordiales del Estado.

Entre los deberes primordiales que tiene el Estado, para el presente trabajo de investigación es necesario hacer mención a lo que estipula el artículo 3 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 1 y 8 que expresan: “1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes” y, “8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Estos numerales son muy claros en enfatizar que el Estado tiene el deber primordial de garantizar el goce efectivo de los derechos establecidos en la Constitución para sus habitantes, pero como punto referencial nos habla del derecho a la seguridad integral, para lo cual, en el ámbito jurídico es necesario implementar normativas que permitan regular las conductas humanas y así poder crear un entorno de paz y tranquilidad, preservando la vida y la seguridad de todos los ciudadanos, dichas normativas son las herramientas que le sirven al Estado para garantizar el buen vivir de sus habitantes.

Haciendo referencia a los derechos del buen vivir de los ecuatorianos, nuestra constitución nos da una idea clara de cuáles son sus componentes conforme lo expresa el artículo 340 inciso 3 que estipula: “El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

El régimen del buen vivir asegura el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución a todos los ciudadanos y entre todos sus componentes es necesario

rescatar que se menciona el ámbito de la seguridad humana y transporte, que son aspectos muy importantes para el presente trabajo de investigación, porque nos indica nuevamente que el Estado de garantizar la seguridad de las personas, pero también nos hace referencia al transporte, por lo que no es ajeno mencionar que todas las personas tenemos la necesidad de movilizarnos de un sitio a otro en algún vehículo automotor para cumplir con nuestras actividades cotidianas y, dicho vehículo requiere de un conductor para realizar dicho desplazamiento, es ahí donde el Estado debe intervenir para garantizar que los conductores de estos vehículos no cometan acciones que pongan en riesgo la seguridad de todos los ciudadanos, debiendo implementar normativas eficientes de control que permitan sancionar a quien decida incumplir las leyes.

4.3.2. Código Orgánico Integral Penal

En nuestra legislación el Código Orgánico Integral Penal (COIP) tiene como finalidad normar el poder punitivo del Estado, tipificar las acciones que son consideradas como infracciones penales y establecer las sanciones necesarias para quienes cometan estas acciones antijurídicas.

El COIP en su artículo 19 clasifica a las infracciones como delitos y contravenciones, entonces para tomar continuidad con el objetivo de este trabajo de investigación es importante conocer lo que expresa el artículo 386 inciso 3 numeral 2 *ibidem*, referente a la sanción que se impone al conductor que haga mal uso de su licencia de conducir, que estipula:

Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días: 2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce. (2014)

Siendo esta la norma que sanciona el cometimiento de esta contravención de tránsito categorizada como de primera clase, es fundamental considerar si su objetivo de prevención es el correcto, pues bien, en el Ecuador existen las licencias de conducir que son los títulos habilitantes que facultan a una persona la conducción de un determinado tipo de vehículos que varían entre su forma, tamaño, peso y el servicio que pueden prestar. Estas licencias se clasifican en tres categorías como las No Profesionales, Profesionales y Especiales, mismas que a su vez se dividen en distintos tipos de licencias entre las que podemos encontrar licencias no profesionales tipos A, B y F; licencias profesionales tipos C1, C, D1, D, E1, E, G y A1; y, finalmente licencias especiales como el permiso internacional de conducir y la licencia de conductor andino, cada una destinada para el

manejo de un determinado tipo de vehículos, siendo muy notorio percibir que existen trece tipos de licencias de conducir y la norma sanciona solamente el uso incorrecto de los tres tipos de categorías de licencias, por lo que la ley no es clara ni precisa al momento de sancionar el uso incorrecto de las licencias de conducir por el evidente vacío legal que existe en su error de tipificación, provocando que los conductores hagan mal uso de sus títulos habilitantes lo cual genera inseguridad a todos los usuarios viales por el riesgo que eso implica.

4.3.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV) tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano.

Para poder cumplir con estos objetivos de regulación y control que garanticen una segura movilización de las personas y sus bienes en cualquier vehículo a motor, la LOTTTSV en su artículo 89 prevé lo siguiente:

Art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008)

La manera de otorgar esta autorización a los conductores que los faculte para el manejo de vehículos por las vías del territorio nacional es mediante la obtención de una licencia de conducir: “Art. 92.- La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, 2008), y a su vez el proceso de obtención garantiza que su titular está en la capacidad de conducir un determinado vehículo automotor sin ser un riesgo para la seguridad vial, además la misma ley es clara en manifestar que la capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia.

Para el otorgamiento de la licencia de conducir es necesario cumplir con las pruebas obligatorias establecidas en el artículo 94 de la LOTTTSV:

Art. 94.- Rendición de Pruebas. - La rendición de pruebas: teóricas, prácticas, sensométricas, psicológicas y exámenes médicos, son obligatorias para todos los conductores que van a obtener su licencia, renovación, y /o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren a rehabilitarse. (2008)

El objetivo de estas pruebas es poder determinar que las personas que aspiran obtener una licencia de conducir cuentan con el conocimiento suficiente sobre las normas y leyes de tránsito vigentes, cuentan con las capacidades físicas y psicológicas necesarias para no ser un riesgo para el resto de usuarios viales y, en el caso de los conductores que desean renovar su licencia o ascender de tipo o categoría de licencia, permite determinar que los conductores han actualizado sus conocimientos teóricos y prácticos y se encuentran en la capacidad de conducir un nuevo tipo de vehículo sin ser un riesgo para la seguridad vial.

Para que un conductor pueda ascender de licencia que lo habilite para la conducción de determinadas vehículos, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 96 *ibídem*:

Art. 96.- Cambio de categoría de licencia.- El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señalen la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

- a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;
- b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir;
- c) Para el caso de conductores profesionales, que deseen acceder a una licencia de categoría superior, deben acreditar haber mantenido mínimo por el lapso de dos años, una licencia profesional de categoría inferior a la que se pretende obtener. (2008)

Es importante enfatizar que la Ley de Tránsito es muy clara al indicar que el titular de una licencia de conducir podrá obtener cualquier tipo o categoría siempre que tenga al menos 2 años de vigencia la licencia de conducir no profesional tipo B o cualquier tipo en la categoría que desea ascender, y también deberá asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir, por lo que, es impensable considerar que el titular de una licencia tipo C pueda conducir un bus de transporte de pasajeros solamente por el hecho de encontrarse en una misma categoría y por no existir una normativa que sancione esa conducta cuando la ley es muy clara en determinar los tipos de vehículos que se puede conducir con

cada licencia, entonces de acuerdo al presente trabajo de investigación el problema no está en la norma que determina y clasifica a las licencias de conducir, sino más bien en la norma que no regula ni sanciona el uso indebido de las licencias de conducir, lo que genera un vacío legal y una contradicción de leyes que permiten que los conductores hagan mal uso de sus licencias, provocando inseguridad para todos los usuarios viales al existir personas que conducen vehículos para los cuales no están debidamente capacitados y que no pueden ser sancionados.

4.3.4. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Para la conducción de vehículos a motor por las vías del territorio nacional es necesario contar con un título habilitante que conforme lo determina la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, estos títulos habilitantes son las licencias de conducir y se clasifican en tres categorías de acuerdo a lo descrito en la misma Ley.

Por otra parte, el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, referente a las categorías y tipos de licencias, en su Art. 132 describe a las tres categorías que son las no profesionales, profesionales y especiales, las mismas que se dividen en los siguientes tipos:

No profesionales:

Tipos A, B y F.

Profesionales:

Tipos C1, C, D1, D, E1, E, G y A1.

Especiales:

Permiso internacional de conducir.

Licencia de conductor andino (Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2012)

Siendo así que, si una persona desea conducir un vehículo a motor está en la obligación legal de obtener el respectivo título habilitante que lo faculte para la conducción de un determinado tipo de vehículo, pues así lo determina el reglamento de tránsito, tomando en consideración que la capacitación y formación se imparte exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia y no de manera general para todas las licencias, además el hecho de acreditarse de manera correcta para la conducción de un vehículo, evita que se generen riesgos para la seguridad vial provocada

principalmente por la impericia o irresponsabilidad de ciertos conductores que no respetan las leyes de tránsito.

4.3.5. Código Orgánico de la Función Judicial

Para la conducción de vehículos a motor por las vías del territorio nacional es necesario contar con un título habilitante que conforme lo determina la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, estos títulos habilitantes son las licencias de conducir y se clasifican en tres categorías de acuerdo a lo descrito en la misma Ley.

4.4. Derecho Comparado

4.4.1. Legislación Chilena

En Chile la licencia de conductor es considerada como el documento que la autoridad competente otorga a una persona para conducir un vehículo, y en su defecto no es permitido conducir ningún vehículo motorizado, tal como se estipula en el Art. 5 de la Ley de Tránsito de Chile “Ninguna persona podrá conducir un vehículo motorizado o a tracción animal, sin poseer una licencia expedida por el Director del Departamento del Tránsito y Transporte Público Municipal de una Municipalidad autorizada al efecto.” (1984)

De igual manera en Chile existen tres clases de licencias que son profesionales, no profesionales y especiales conforme se estipula en el Art. 12 *ibídem*:

Artículo 12.- Existirán licencias de conductor profesionales, Clase A; no profesionales, Clase B y C; y especiales, Clase D, E y F.

LICENCIA PROFESIONAL

Habilita para conducir vehículos de transporte de pasajeros, vehículos de carga, ambulancias y carrobombas, pudiendo ser de las siguientes Clases:

Para el transporte de personas:

Clase A-1, Clase A-2, Clase A-3, Clase A-4 y Clase A-5. (1984)

LICENCIA NO PROFESIONAL

Licencias Clase B y Clase C.

LICENCIA ESPECIAL

Licencias Clase D, Clase E y Clase F

Los conductores que posean Licencia Profesional estarán habilitados para guiar vehículos cuya conducción requiera Licencia de la Clase B. Para conducir vehículos distintos de los que habilita la clase de licencia obtenida, será preciso someterse a los exámenes correspondientes para obtener una nueva licencia, la que reemplazará a la anterior e indicará las clases que comprende. (1984)

Además, es importante mencionar que las licencias de conductor en Chile tienen una duración indefinida, pero para que el titular sea considerado idóneo para la conducción dependiendo de la clase de licencia que posea, deberá acreditar los requisitos de idoneidad moral, física y psíquica conforme se menciona en el artículo 18 de la Ley de Tránsito:

Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley. El titular de una licencia no profesional Clase B o C, o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y psíquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21. El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13. El titular de una licencia Clase A-1 o A-2, obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos. (1984)

También es importante recalcar que de acuerdo al artículo 21 *ibídem* “No se otorgará licencia de conductor a quien carezca de aptitudes físicas o psíquicas que lo habiliten para conducir un vehículo motorizado o hagan peligrosa su conducción.” (1984)

Conforme a la Ley de Tránsito de Chile, la licencia de conductor, de cualquiera clase que fuere, será una para cada conductor, por lo que, ninguna persona podrá tener más de una licencia y se le indicará en ella los tipos de vehículos que se le autoriza a conducir.

4.4.1.1 Delitos y cuasidelitos

Así también, la conducción de vehículos sin la licencia del tipo correspondiente y que además requiera de una licencia profesional, será sancionada por el cometimiento de un delito o cuasidelito conforme se menciona en el artículo 196 D de la Ley de Tránsito de Chile:

El que sin tener la licencia de conducir requerida, maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada, será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio. El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares o de carga y, contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales. (1984)

Esto quiere decir que se puede afrontar una pena privativa de libertad que va desde 541 días a 3 años y un día y que en su tramo mínimo va desde 541 días a 818 días y en su tramo máximo va desde 819 a 1.095 días.

Conducir un vehículo con una licencia de conductor diferente a la correspondiente es considerada en la legislación chilena como una infracción o contravención grave, conforme lo estipula en el artículo 198 numeral 3 de la Ley de Tránsito “Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: 3. Conducir un vehículo con una licencia de conductor distinta a la que corresponda, salvo lo dispuesto en el inciso primero del artículo 196 D” (1984)

Así mismo, referente a la multa por conducir un vehículo con una licencia de conductor diferente a la correspondiente, el artículo 201 *ibídem* nos dice que “La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente: 2.- Infracciones o contravenciones graves, 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales” (1984); lo que nos da una idea clara que realizar este tipo de conductas antijurídicas, dentro del marco jurídico chileno, es considerado un infracción y por lo tanto tiene una repercusión económica como sanción por el motivo de haber conducido un vehículo con una licencia de conductor diferente a la que le corresponde.

4.4.2 Legislación Española

En España la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (en adelante LTCVMSV), en su Art. 61 indica que para la conducción de vehículos a motor y ciclomotores se necesita haber obtenido una licencia de conducción que faculte a la persona tener la capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo:

Artículo 61. Permisos y licencias de conducción. 1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente. (2015)

Por otro lado, el Reglamento General de Conductores (en adelante RGC). En su Art. 3 nos habla de los deberes que tienen los titulares de una licencia de conducción:

Artículo 3. Deberes de los titulares de un permiso o de una licencia de conducción.

1. El titular de un permiso o de una licencia de conducción, así como de cualquier otra autorización o documento que habilite para conducir, deberá hacerlo con sujeción a las menciones, adaptaciones, restricciones y otras limitaciones respecto de las personas, vehículos o de circulación que, en su caso, figuren en el permiso o licencia de conducción. (2009)

El RGC establece las clases de permisos de conducción conforme a su artículo 4, que comprenden las licencias AM, A1, A2, A, B o B + E, C1, C1 + E, C, C + E, D1, D1 + E, D o D + E, las mismas que facultan a su titular para la conducción de un determinado vehículo y se debe cumplir con los requisitos de ley para poder obtener cada una de ellas.

Al igual que en otras legislaciones, para la obtención de la licencia de conducción es necesario aprobar todas las pruebas establecidas por la ley con el objetivo de garantizar que las personas están aptas para la conducción:

Artículo 42. Objeto de las pruebas de aptitud.

Todo conductor de vehículos de motor o ciclomotores deberá poseer, para conducir con seguridad, las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan:

a) Manejar adecuadamente el vehículo y sus mandos para no comprometer la seguridad vial y conseguir una utilización responsable del vehículo.

b) Dominar el vehículo con el fin de no crear situaciones peligrosas y reaccionar de forma apropiada cuando éstas se presenten.

- c) Discernir los peligros originados por la circulación y valorar su gravedad.
- d) Observar las disposiciones legales y reglamentarias en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en particular las que tengan por objeto prevenir los accidentes de circulación y garantizar la fluidez y seguridad de la circulación.
- e) Tener un conocimiento razonado sobre mecánica y entretenimiento simple de las partes y dispositivos del vehículo que le permitan detectar los defectos técnicos más importantes de éste, en particular los que pongan en peligro la seguridad y de las medidas que se han de tomar para remediarlos debidamente.
- f) Tener en cuenta todos los factores que afectan al comportamiento de los conductores con el fin de conservar en todo momento la utilización plena de las aptitudes y capacidades necesarias para conducir con seguridad.
- g) Contribuir a la seguridad de todos los usuarios, en particular de los más débiles y los más expuestos al peligro, mediante una actitud respetuosa hacia el prójimo.
- h) Contribuir a la conservación del medio ambiente, evitando la contaminación.
- i) Auxiliar a las víctimas de accidentes de circulación, prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias, tratando de evitar mayores peligros o daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y colaborar con la autoridad y sus agentes en el esclarecimiento de los hechos. (RGC, 2009)

El incumplimiento a las disposiciones establecidas en la ley y el reglamento, es considerado como una infracción conforme a lo estipulado en el artículo 74 de la LTCVMSV:

Artículo 74. Disposiciones generales.

1. Las acciones u omisiones contrarias a esta ley tendrán el carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los términos previstos en la misma.
2. Cuando las acciones u omisiones puedan ser constitutivas de delitos tipificados en las leyes penales, se estará a lo dispuesto en el artículo 85.
3. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves. (2015)

Por lo tanto, conducir un vehículo con una licencia de conducción de clase diferente a la obtenida para el tipo de vehículo que se conduce es considerado como una infracción muy grave conforme a los preceptos del RCG, y es sancionado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77 literal k de la LTCVMSV.

Artículo 77. Infracciones muy graves.

Son infracciones muy graves, cuando no sean constitutivas de delito, las conductas tipificadas en esta ley referidas a:

k) Conducir un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción (2015)

Además, la multa respectiva para quien incurra en este tipo de infracciones muy graves es de 500 euros, salvo las excepciones de ley.

Por lo tanto, referente al tema de este trabajo de investigación, la legislación española ha establecido en su Reglamento General de Conductores las clases de permisos de conducción, las mismas que facultan a su titular para la conducción de un determinado vehículo y se pueden obtener previo a cumplir los requisitos de ley que garanticen que la persona tiene las aptitudes psicofísicas y los conocimientos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan conducir determinado vehículo y además, este reglamento establece una sanción pecuniaria de 500 euros a quien cometa esta infracción tipificada como muy grave dentro del rango de infracciones establecidas dentro del referido cuerpo normativo.

4.4.3 Comparación de Normativa

Luego de haber analizado distintas legislaciones como la de Chile y España, referente a las licencias de conducir como títulos habilitantes para la conducción de vehículos a motor, podemos determinar que en relación a la normativa vigente en materia de tránsito, en el Ecuador existen leyes y reglamentos encaminados a garantizar la Seguridad Vial en el territorio nacional pero en comparación a las otras normativas es muy notorio que existe una deficiencia en el objetivo de mejorar la educación vial, puesto que en las tres legislaciones analizadas, siempre se busca que los conductores sean personas que estén debidamente facultados para la conducción de cada tipo de vehículo en aspectos de aptitudes psicofísicas, los conocimientos teóricos, habilidades, aptitudes y comportamientos que le permitan manejar adecuadamente el vehículo, entre otros requisitos de idoneidad moral, físicas y psíquicas, con el único objetivo de garantizar la Seguridad Vial en la sociedad y poder contrarrestar ese gran problema de salud pública que son las muertes a causa de

los accidentes de tránsito por conductores inexpertos, poco capacitados o sin criterio de responsabilidad y preparación, que día a día aumentan las tasas de mortalidad a nivel mundial.

Pero eso sólo es posible si se otorgan las herramientas de control a las entidades de tránsito y seguridad vial, para hacer cumplir lo estipulado en las leyes, reglamentos y demás normas de tránsito, pues es ahí donde radica el objetivo de esta investigación, puesto que si bien todas las legislaciones han establecido distintos tipos, categorías o clases de licencias de conducir, también han establecido como norma de control una sanción catalogada como infracción o contravención de tránsito para sancionar a quien incumpliera esta normativa y conduzca un vehículo con una licencia diferente a la autorizada para el tipo de vehículo que se conduzca; por otra parte, pese a que en Ecuador se han establecido 13 tipos de licencias entre sus tres categorías existentes, no se sanciona el uso indebido de cada una de ellas, puesto que sólo se sanciona por categorías de licencia y no por cada tipo existente de acuerdo al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, lo cual es tan ilógico y hasta un tanto absurdo, pues en ese caso se debería eliminar 10 tipos de licencia y establecer sólo tres categorías generales.

Entonces, al no sancionar la conducción de un vehículo por el tipo de licencia que conduce y hacerlo sólo por las categorías, permite que las personas conduzcan cualquier tipo de vehículos que se encuentren dentro de la misma categoría de licencia que poseen, quizás sin tener la experiencia ni la acreditación para hacerlo, por ejemplo:

En las licencias de categorías no profesionales las personas que posean una licencia tipo A exclusiva para motocicletas, también pueden conducir un automóvil con características comprendidas en las licencias tipo B y viceversa.

En los casos de licencias de categorías profesionales, las personas que posean una licencia tipo C con las que principalmente se conducen taxis y camionetas de transporte medio y liviano, también pueden conducir vehículos comprendidos dentro de las licencias tipo D como autobuses o cooperativas de transporte interprovincial e intraprovincial, que probablemente no se encuentran capacitados para su conducción o no tienen la experiencia suficiente, pero igual lo hacen puesto que el COIP no sanciona este tipo de conducta, lo cual genera un alto índice de accidentabilidad a nivel nacional por impericia, imprudencia e inobservancia de la Ley, Reglamento y demás normas de tránsito al no ser personas capacitadas para la conducción de determinados vehículos por no contar con su respectivo título habilitante, y además estos percances también se convierten en

agravantes para los conductores que se ven involucrados en accidentes de tránsito bajo estas circunstancias.

Este vacío legal impide a las autoridades de tránsito y seguridad vial en el Ecuador, hacer el control efectivo de los conductores para verificar si están aptos para la conducción de determinados vehículos, entonces el cumplimiento de las normas de tránsito queda a criterio y voluntad de quien verdaderamente tenga una buena cultura vial.

El ejemplo más práctico y conocido en el país es cuando alguien se pregunta si ¿Con una licencia tipo A (motocicletas), puedo conducir un automóvil que lo normal sería tener una licencia tipo B (automóviles) o viceversa?, entre ciudadanos y juristas reina la gran respuesta de PUEDES, PERO NO DEBES; se puede debido a que nuestra normativa no sanciona esta conducta antijurídica, pero no se debería porque si está establecido que licencia te faculta para la conducción de determinados tipos de vehículos, es decir que el cumplir o no con la ley queda a criterio de cada persona, sin que las autoridades puedan hacer algo al respecto.

Por tal razón, lo más factible sería hacer una reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, y modificar su enunciado para que se pueda sancionar a los conductores infractores por el tipo de licencia que conducen y no como actualmente se encuentra establecido por categorías, con el único objetivo de poder garantizar la Seguridad vial en nuestro país para todos los usuarios viales.

5. Materiales y métodos

5.1. Métodos

En el proceso de investigación socio - jurídico se aplicará los siguientes métodos:

5.1.1. Método Empírico

Los métodos de las investigaciones empíricas o métodos empíricos son aquellos que posibilitan captar aspectos del objeto de estudio que se encuentran a un nivel fenoménico y que son cognoscibles sensorialmente; permiten acumular datos e información sobre él. Son los procedimientos prácticos que propician manipular y hacer mensurable el objeto a través de sus propiedades asequibles. Tienen reconocimiento general los siguientes métodos aplicables a cualquier área del saber: el experimento, la observación y el análisis de contenido. (Villabella Manuel,2020, p. 172)

5.1.2. Método Descriptivo

Este método compromete a realizar una descripción objetiva de la realidad actual en la que se desarrolla el problema y así demostrar los problemas existentes en nuestra sociedad. (Salinas Manuel,2009, p.47)

5.2. Procedimientos y técnicas.

5.2.1. Técnicas de acopio teórico documental

Que sirven para la recolección bibliográfica, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas.

5.2.2. Técnicas de acopio empírico

También conocidas como técnicas de campo.

5.2.3. Observación documental

Estudio de documentos que aportaran a la investigación.

5.2.4. Encuesta

Cuestionario que contiene preguntas y respuestas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada, que en este caso será la aplicación de 30 encuestas.

5.2.5. Entrevista

Consiste en un dialogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio se realizará a 5 personas especialistas conocedoras de la problemática.

5.3. Herramientas

Grabadora, cuaderno de apuntes, retroproyector, fichas.

5.4. Materiales

Libros, diccionarios jurídicos, manuales, leyes.

Los resultados de la investigación se presentarán en tablas, barras o gráficos y en forma discursiva con deducciones derivadas del análisis de los criterios y datos concretos, que sirven para la construcción del marco teórico, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y para arribar a conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución del problema planteado.

6. Resultados

6.1. Resultado de las Encuestas

Pregunta Nro. 1

¿Es necesario obtener una licencia de conducir específica para el tipo de vehículo que se conduce?

Tabla 1

Necesidad de obtener una licencia de conducir

Variable	Respuestas	Porcentaje
SI	30	100 %
NO	0	0 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados del Cantón Loja

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Figura 1

Necesidad de obtener una licencia de conducir



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que los 30 encuestados contestaron que si es necesario obtener una licencia de conducir específica para el tipo de vehículo que se conduce, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

Conforme a las respuestas otorgadas por los encuestados en esta pregunta es fácil determinar que, si es muy necesario obtener una licencia de conducir específica para el tipo de

vehículo que se conduce, puesto que esto es un reflejo del conocimiento teórico y práctico necesario para la conducción de un vehículo y, garantiza que el conductor cuente con la experticia suficiente para realizar dicho cometido.

Pregunta Nro. 2

¿Cuál es el riesgo de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia correspondiente?

Tabla 2

Riesgo de conducir sin obtener una licencia

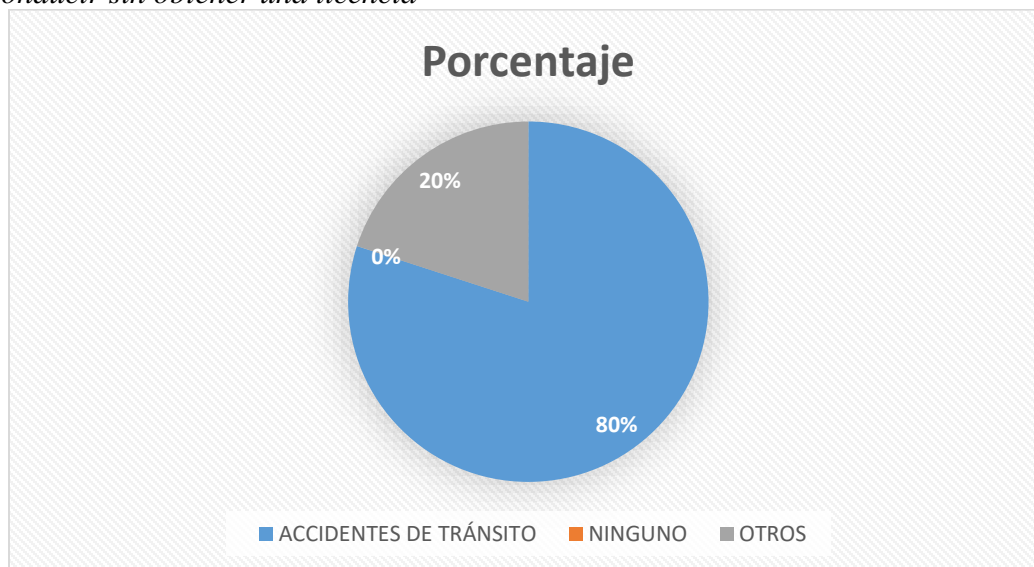
Variable	Respuestas	Porcentaje
ACCIDENTES DE TRÁNSITO	24	80 %
NINGUNO	0	0 %
OTROS	6	20 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados del Cantón Loja

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Figura 2

Riesgo de conducir sin obtener una licencia



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que 24 encuestados que equivale al 80% contestaron que el riesgo de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia

correspondiente genera accidentes de tránsito, mientras que 6 encuestados equivalente al 20% del total, indicaron que el riesgo se deriva en el cometimiento de diversas contravenciones de tránsito que atentan con la seguridad vial de los peatones, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

Los resultados de las encuestas realizadas permiten determinar que la mayoría de los encuestados considera que la conducción de vehículos sin haber obtenido una licencia de tipo correspondiente genera un gran riesgo para la seguridad vial puesto que este sería el principal origen de los accidentes de tránsito y una minoría de los encuestados indica que el resultado de esta conducta genera el cometimiento de contravenciones de tránsito, generando una inseguridad para los peatones, y por sobre todo, es importante recalcar que ninguno de los encuestados considera que la conducción de vehículos sin haber obtenido una licencia de tipo correspondiente no genera ningún tipo de riesgo para los usuarios viales. En esta pregunta concuerdo con todos los criterios de una forma unificada, pues si se conduce un vehículo sin haber obtenido una licencia de primera mano ya se estaría cometiendo una contravención de tránsito que amerita la detención del conductor, pero a medida que se continua con la conducción se pueden cometer otros tipos de contravenciones por desconocimiento que podrían derivarse en causales de accidentes como: dejar el vehículo estacionado en zonas que entrañen peligro, no respetar la distancia entre vehículos o simplemente la falta de experiencia del conductor al volante podría generar cualquier tipo de accidente o siniestro.

Pregunta Nro. 3

3. ¿Usted considera que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atenta contra la seguridad vial?

Tabla 3

Conducción de vehículos con licencias de tipo diferente

Variable	Respuestas	Porcentaje
SI	28	93,33 %
NO	2	6,67 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados del Cantón Loja

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Figura 3

Conducción de vehículos con licencias de tipo diferente



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que 28 encuestados que equivale al 93,33% contestaron que, si consideran que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atenta contra la seguridad vial, mientras que 2 encuestados equivalente al 6,67% del total, indicaron que no consideran que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atente contra la seguridad vial, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

La mayoría de los encuestados considera que la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible si atenta contra la seguridad vial, debido a que las licencias son un indicador de la experiencia y capacidad que tiene una persona frente a un volante y si la persona conduce con una licencia de tipo diferente se convierte en un riesgo para la seguridad de los peatones y conductores en las vías, ocasionando accidentes de tránsito, por otra parte una minoría de los encuestados indica que la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible no atenta contra la seguridad vial, manifestando que con obtener una licencia ya se debería permitir la conducción de todo tipo de vehículos, criterio con el cual no concuerdo, puesto que, cada tipo de vehículo tiene diferente funcionalidad de acuerdo a sus características físicas, mecánicas y el servicio de transporte al que está destinado, como por ejemplo el transporte comercial de personas que conlleva una gran responsabilidad y un deber objetivo de cuidado o el transporte de carga pesada que tiene un sistema de cambios o de frenado distinto al de un automóvil pequeño y ese conocimiento lo adquieren las personas al momento de obtener una respectiva licencia conforme al vehículo que desean conducir.

Pregunta Nro. 4

4. ¿Obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en el país?

Tabla 4

Conducir con una licencia de tipo correspondiente disminuye los accidentes de tránsito

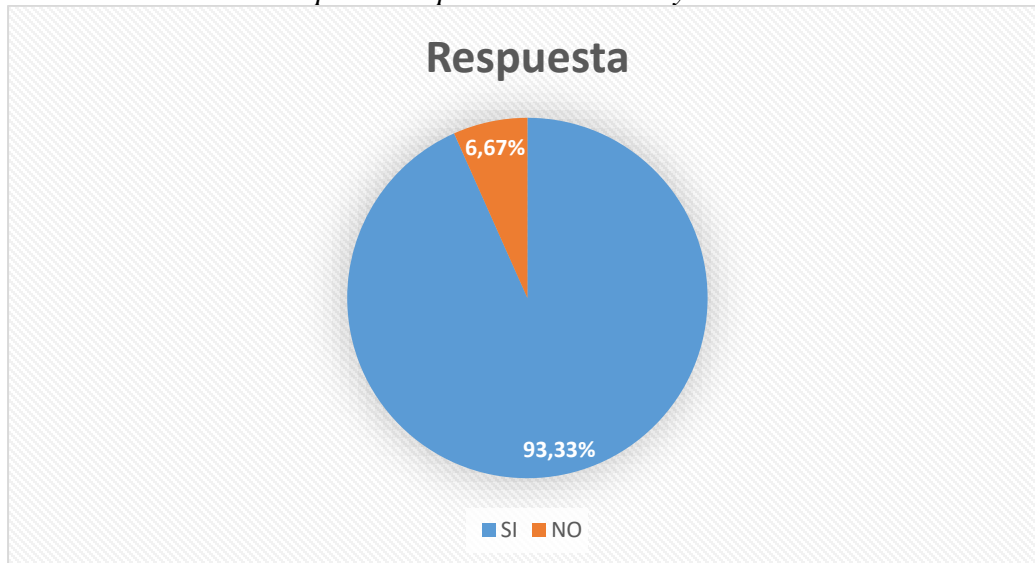
Variable	Respuestas	Porcentaje
SI	28	93,33 %
NO	2	6,67 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados del Cantón Loja

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Figura 4

Conducir con una licencia de tipo correspondiente disminuye los accidentes de tránsito



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que 28 encuestados que equivale al 93,33% contestaron que, obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo si ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en el país, mientras que 2 encuestados equivalente al 6,67% del total, indicaron que no consideran que obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en

el país, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

Los resultados de las encuestas realizadas en la cuarta pregunta permitieron determinar que la mayoría de los encuestados considera que obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo si ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en el país, puesto que, si los conductores están mejor capacitados al momento de la conducción en temas teóricos y prácticos, tendrán un mejor desenvolvimiento en las vías, evitando en un gran porcentaje que se ocasionen accidentes de tránsito por negligencia o falta de experiencia al estar detrás de un volante; por otra parte una minoría de los encuestados indicó que obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo no ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en el país, manifestando que no importa que licencia tengan los conductores porque siempre son irresponsables al momento de conducir y eso no va a cambiar, criterio con el cual discrepo en su totalidad, pues si bien es verdad que algunos conductores no son prudentes o responsables al momento de conducir un vehículo, esto se debe en parte a que no conocen los riesgos de una mala práctica al momento de la conducción, por su falta de cultura y educación vial, conocimientos que se adquieren al momento de adquirir una licencia de conducir, y por sobre todo, porque la reacción de un experto al volante ante una situación de riesgo en las vías no es igual al de una persona que no ha tenido una debida capacitación y como mucho conoce las marchas de un vehículo, desconociendo incluso el significado de las señales de tránsito, entonces considero que la obtención de una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo si ayuda a disminuir los índices de accidentabilidad en el país.

Pregunta Nro. 5

5. ¿Considera que existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo?

Tabla 5

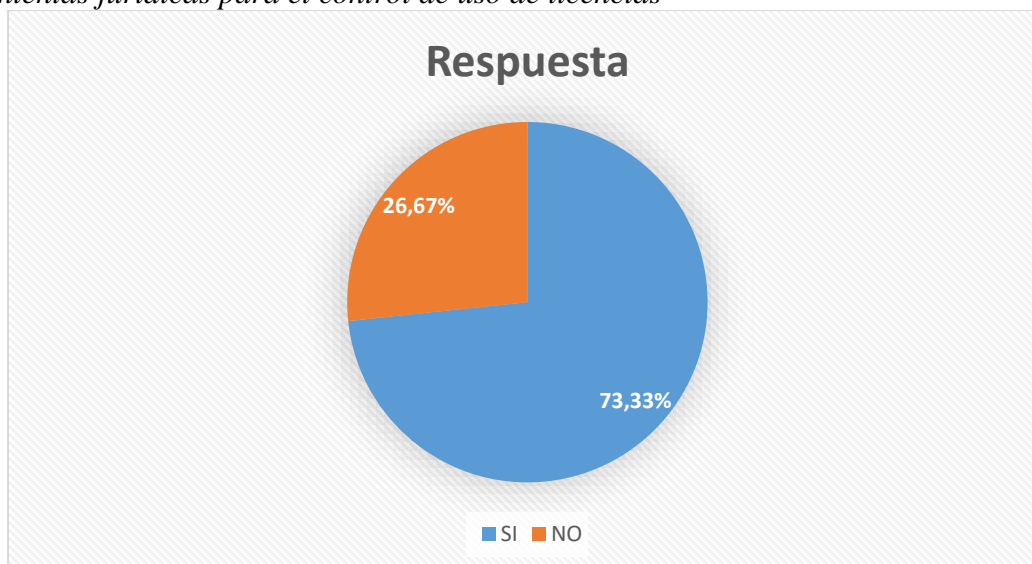
Herramientas jurídicas para el control de uso de licencias

Variable	Respuestas	Porcentaje
SI	8	26,67 %
NO	22	73,33 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados

Figura 5

Herramientas jurídicas para el control de uso de licencias



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que 8 encuestados que equivale al 26,67% contestaron que, si consideran que existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo, mientras que 22 encuestados equivalente al 73,33% del total, indicaron que consideran que no existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

Los encuestados en esta quinta pregunta en su minoría consideran que si existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo, indicando que la ley ya sanciona a los conductores que no conduzcan con la licencia que les corresponde, mientras que la mayoría de los encuestados indican que no existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo, manifestando que en la actualidad la ley sólo sanciona el uso incorrecto de categorías de licencias dejando una gran brecha para que las personas conduzcan diferentes tipos de vehículos que se encuentren dentro de una misma categoría, actividad para la cual no están capacitados y lo hacen solamente porque no pueden ser sancionados

legalmente.

Concuero en su totalidad con la mayoría de los encuestados, por la siguiente razón, no es lo mismo sancionar el uso incorrecto de licencias por categorías a sancionar el uso incorrecto de tipos de licencias, puesto que, en el primer caso existe un vacío legal al momento de imponer una sanción debido a que permite que las personas conduzcan un automóvil tipo taxi y un vehículo de carga pesada tipo tráiler con una licencia tipo C, por el simple hecho de encontrarse estipuladas en una misma categoría de licencias, lo cual no tiene punto de comparación pues para nada estos dos tipos de vehículos son similares entre sí, ni en tamaño, ni en su forma de conducción.

Así mismo sucede con la conducción de vehículos que requieren una licencia no profesional como las tipo A y B, que son para motocicletas y automóviles respectivamente, pero en la actualidad la mayoría de personas conducen motocicletas con una licencia tipo B, especialmente desde la emergencia sanitaria por Covid-19 para trabajar en plataformas Delivery, lo cual ha generado una gran inseguridad en temas de vialidad y ha incrementado los índices de accidentabilidad por el simple hecho que la ley no sanciona este tipo de conductas, por tal razón considero que actualmente en Ecuador no existen las herramientas jurídicas necesarias para que las entidades del manejo del tránsito puedan controlar el uso indebido de licencias, lo cual atenta contra la seguridad vial de todos los ciudadanos.

Pregunta Nro. 6

6. ¿Considera que es necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se sancione el uso incorrecto de licencias por TIPOS y no por CATEGORÍAS?

Tabla 6

Reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP

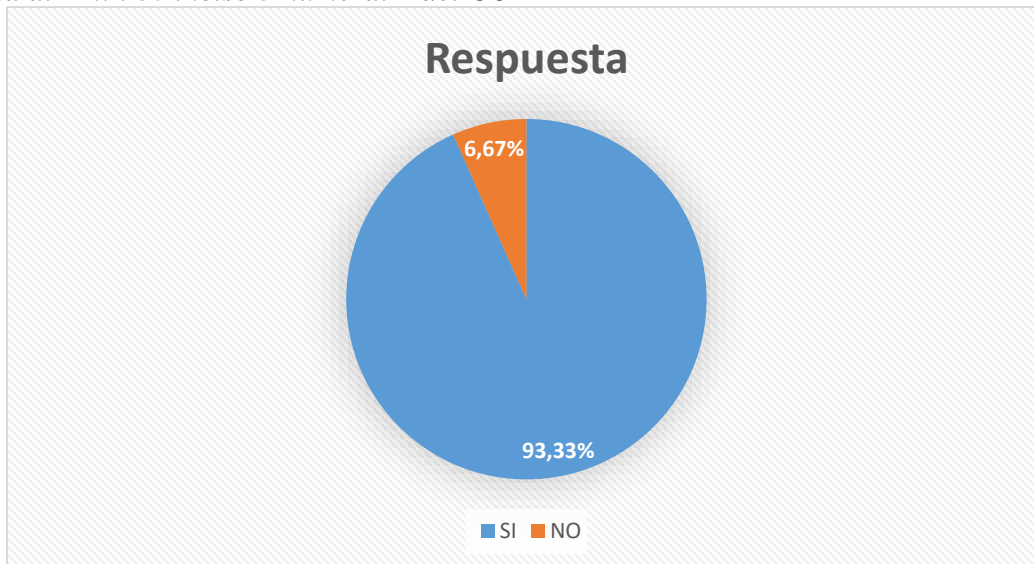
Variable	Respuestas	Porcentaje
SI	28	93,33 %
NO	2	6,67 %
TOTAL	30	100 %

Fuente: Instructores de Escuelas de Conducción, Agentes Civiles de Tránsito y Abogados del Cantón Loja

Autor: Royer Felipe Abad Aguilar

Figura 6

Reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP



Interpretación:

Como resultado de esta pregunta se obtuvo que 28 encuestados que equivale al 93,33% contestaron que, si consideran que es necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se sancione el uso incorrecto de licencias por tipos y no por categorías, mientras que 2 encuestados equivalente al 6,67% del total, indicaron que no consideran que sea necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se sancione el uso incorrecto de licencias por tipos y no por categorías, siendo un total del 100% de encuestados.

Criterio:

La mayoría de los encuestados considera que si es necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se sancione el uso incorrecto de licencias por tipos y no por categorías, puesto que, esta sería una herramienta que permita sancionar a los conductores que no respetan las leyes y conducen vehículos con las licencias que ellos quieran, por otra parte una minoría de los encuestados indican que no es necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se sancione el uso incorrecto de licencias por tipos y no por categorías, porque así pueden manejar más vehículos de los que la ley les permite; aunque respeto la sinceridad de la minoría de encuestados, debo manifestar que no concuerdo con este criterio, puesto que, al tener carta abierta para conducir distintos tipos de vehículos para los cuales no tienen la experiencia ni el conocimiento necesario, por el simple hecho de que la ley no determina una sanción, estamos frente a un sinónimo de irresponsabilidad y un riesgo total para la seguridad vial, por lo que,

considero que es necesaria esta reforma para que se pueda controlar este tipo de conductas y de manera preventiva sancionar a quien conduzca un vehículo un licencia de tipo diferente a la exigible, garantizando la seguridad vial como un derecho constitucional de todos los ciudadanos.

6.2. Resultado de las Entrevistas

Pregunta Nro. 1

¿Basado en su experiencia, considera usted que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atenta contra la seguridad vial?

Respuestas:

1. La licencia de conducir es el título habilitante que faculta a una persona a conducir un vehículo a motor, por lo que, al no estar regulados en este aspecto sin duda afecta a la seguridad vial, pues no hay que olvidar que la licencia se la obtiene luego de haber cumplido ciertos requisitos específicos como haber aprobado un curso de capacitación que garantiza que las personas capacitadas tienen el conocimiento teórico, jurídico y práctico para la manipulación de cada vehículo.
2. En verdad atentaría muchísimo, pues las licencias se obtienen por categorías tanto profesionales y no profesionales y, para poder ascender de un tipo de licencia a otra en las profesionales se debe seguir un curso, pero también sin haber obtenido una licencia se puede obtener una licencia especial tipo E, para lo cual la capacitación en las escuelas de conducción es de nueve meses y a mi criterio me parece muy poco tiempo para que una persona llegue a tener el conocimiento y más que todo la experiencia y la práctica para la conducción, puesto que la obtienen de manera directa sin tener algún conocimiento previo en la conducción.
3. Efectivamente esto atenta contra la seguridad vial, puesto que, si una persona tiene algún tipo de licencia para la conducción de un determinado vehículo, esto no es una garantía que esa persona pueda conducir otro tipo de vehículo, pues la persona no estaría debidamente capacitada y no contaría con la pericia suficiente al momento de la conducción.
4. En el año 2013 la ley sancionaba el uso incorrecto de tipos de licencias y con la promulgación del COIP se empezó a sancionar únicamente el uso incorrecto de categorías de licencias como las profesionales y no profesionales, lo cual, si atenta contra la seguridad vial, pues no es lo mismo conducir una motocicleta que un

- automóvil, conducir un camión que un autobús o conducir un tráiler que una volqueta.
5. Si una persona conduce un vehículo sin haberse acreditado legalmente para esa conducción mediante la obtención de una licencia, definitivamente es un riesgo exponencial para la seguridad vial por el motivo de no estar debidamente capacitado en el manejo del vehículo y el cumplimiento a las leyes de tránsito.

Criterio:

Conforme a la primera pregunta los entrevistados concuerdan en su esencia que la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible, si atenta contra la seguridad vial, dando diferentes criterios y puntos de vista que respaldan su afirmación, para lo cual debo manifestar que concuerdo en su totalidad con sus respuestas, pues como ya lo he mencionado, la obtención de una licencia de conducir primero faculta a una persona para la conducción de un vehículo y por sobre todo le proporciona la capacidad teórica y práctica para poder hacerlo de manera segura, respetando las leyes de tránsito.

Pregunta Nro. 2

¿Cuáles son los riesgos y efectos de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia correspondiente para todos los usuarios viales?

1. Para conducir un vehículo siempre se debe observar el deber objetivo de cuidado y los accidentes de tránsito se ocasionan principalmente por la impericia e inobservancia de las leyes y reglamentos de tránsito y conducir un automotor sin tener la licencia correspondiente incrementa los índices de inseguridad vial puesto que tenemos frente a un volante a una persona que no tienen la pericia suficiente para realizar una maniobra por el desconocimiento mismo del vehículo y su falta de experiencia.
2. Pienso que, una persona al tener un tipo de licencia, esta le permite al usuario o conductor acceder a manejar un vehículo de características específicas, puesto que, no es lo mismo manejar un vehículo de 3.5 toneladas con una licencia tipo C, a manejar un vehículo de 5 toneladas con una licencia tipo D, debido a que el sistema de manejo es muy diferente y el resultado se deriva en accidentes de tránsito con consecuencias para todos los usuarios viales.
3. Partiendo de la premisa de que no hay la certeza que esa persona está en la capacidad

de operar o conducir un determinado vehículo, los riesgos que impactan directamente en todos los usuarios viales son los siniestros de tránsito que principalmente son causados por el factor humano, ya sea por su impericia, negligencia o imprudencia al momento de conducir.

4. Una persona al no ser capacitado adecuadamente con el tipo de licencia específico para conducir un determinado vehículo aumenta el riesgo de provocar un accidente de tránsito y de cometer contravenciones de tránsito y, actualmente se observa una gran cantidad de personas conduciendo motocicletas con una licencia tipo B y no con la correspondiente que sería la tipo A y esto genera una inseguridad vial puesto que, no es lo mismo la conducción con un volante a la conducción con un manubrio y así distintas características existentes entre vehículos.
5. El riesgo de conducir un vehículo sin poseer la licencia correspondiente se deriva en el cometimiento de siniestros de tránsito provocados directamente por el factor humano al exponerse a una conducción para lo cual la persona no se encuentra preparada cognitivamente ni psicológicamente, además de ser un agravante para las personas que se encuentren en este tipo de situaciones.

Criterio:

Conforme a la segunda pregunta de esta entrevista, todos concuerdan principalmente que el riesgo de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia correspondiente, es el cometimiento de accidentes de tránsito, pero lo peor es que sus efectos dejan como saldo la pérdida de vidas humanas, personas lesionadas, incalculables pérdidas materiales que afecta directamente a los usuarios viales y que por lo general no están detrás de un volante, y todo por la imprudencia de conductores que no se encuentran debidamente capacitados para la conducción de determinados vehículos.

Pregunta Nro. 3

¿Actualmente existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo y que garanticen la seguridad vial?

1. Como actualmente se encuentra configurado el ordenamiento jurídico dentro del Código Orgánico Integral Penal respecto a las contravenciones de tránsito,

lamentablemente se evidencia un vacío jurídico en el cual se basan algunos conductores irresponsables y la ciudadanía en general para conducir con un tipo de licencia, vehículos de características diferentes a las exigibles dentro de su título habilitante y que se encuentran dentro de la misma categoría ya sean estas profesionales o no profesionales, lo cual se convierte en un riesgo exponencial para la seguridad vial puesto que estas personas no poseen la capacidad y el conocimiento suficiente para la conducción y al existir ese vacío legal que permite este tipo de conducta las autoridades de control básicamente tienen las manos atadas.

2. Pienso que ahí entran los entes de control, en el cantón Loja sería la UCOT por medio de los agentes de tránsito y ellos deberían ser más exigentes en temas de control para el uso adecuado de tipos de licencias.
3. La ley tiene un vacío y ha permitido que los conductores con licencias de una misma categoría puedan conducir motocicletas, automóviles u otros y, esto les imposibilita a los agentes realizar un efectivo control, puesto que no se sanciona el uso de tipos sino sólo las categorías de licencias.
4. Ese es un vacío que existe y es un problema para los agentes de tránsito puesto que, no pueden realizar un control adecuado y sancionar a quienes incumplan la ley y de esa manera intentar reducir los accidentes de tránsito.
5. Considero que para este tema en específico existe un vacío legal y por lo tanto una gran falencia en nuestro sistema de leyes, debido a que la norma legal vigente que es el COIP, permite que los conductores incumplan lo que se encuentra normado en las leyes y reglamentos de tránsito respecto al uso de cada tipo de licencias para la conducción de vehículos y al no existir una norma legal que sancione este tipo de acciones o conductas, se genera una gran inseguridad para todos los usuarios viales.

Criterio:

Los entrevistados en esta tercera pregunta, manifiestan que existe un vacío en nuestro ordenamiento jurídico respecto a la norma que sanciona el uso incorrecto de licencias de conducir, sancionando únicamente el uso incorrecto de categorías y no de tipos de licencias, esta falta de tipicidad en la norma permite que las personas hagan mal uso de sus licencias de conducir, generando inseguridad a todos los usuarios viales pero, lo peor es que no existe la herramienta

jurídica para que las entidades de control de tránsito a nivel nacional controlen este tipo de conducta y así puedan mitigar los índices de accidentabilidad vial en todo el país ocasionados por el factor humano.

Pregunta Nro. 4

¿Considera que realizar una reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP que sanciona el uso incorrecto de CATEGORÍAS de licencias, por el uso incorrecto de TIPOS de licencias ayudaría a garantizar una seguridad vial en nuestro país?

1. Al existir un vacío legal la ciudadanía va hacer caso omiso a las observaciones legales, quedando a criterio de la ciudadanía el cumplimiento de la ley y, nunca vamos a encontrar que en una sociedad la ciudadanía asuma su responsabilidad sobre los deberes y obligaciones como ciudadano y bajo esa premisa es de suma importancia que nuestro país al ser un estado constitucional de derechos, las obligaciones sean recogidas de manera eficaz y real en un cuerpo normativo y se sancione a quien no cumpla con la normativa expuesta, pues hay que mencionar que la los índices de accidentabilidad en el país han aumentado precisamente por estos vacíos jurídicos, por lo cual es muy necesario realizar este tipo de reforma para poder aumentar los índices de seguridad vial en el país.
2. Sería muy correcto realizar este tipo de reforma al Código orgánico Integral Penal, puesto que existe un vacío legal al sancionar el uso incorrecto de categorías y no de tipos de licencias de conducir, además que ahí entra también un tema de desconocimiento en la ciudadanía que no conoce que tipos de licencias deben obtener para manejar cada tipo de vehículo.
3. Sería muy viable esta reforma, principalmente para garantizar una seguridad a todos los usuarios viales y evitar que las personas conduzcan vehículos para los cuales no están aptos, preparados ni facultados legalmente.
4. Considero que no se debería reformar el COIP en relación a este artículo, pero si se debería agregar un nuevo artículo que permita sancionar el uso indebido de tipos de licencias de conducir con otro tipo de sanción y así corregir el vacío legal existente.
5. A mi criterio es muy necesario que se generen las herramientas jurídicas necesarias que permitan realizar de manera óptima un control en los conductores que incumplan las leyes de tránsito y así poder hacer frente a los altos índices de accidentabilidad vial que

generan una infinidad de pérdidas humanas al año, por lo que, esta reforma es muy necesaria para garantizar la seguridad vial de todos los ciudadanos.

Criterio:

En esta cuarta pregunta la mayoría de los entrevistados concuerdan que es muy necesaria una reforma al artículo 386 inciso 3 numeral 2 del COIP, respecto al uso incorrecto de categorías de licencias de conducir, para que se sancione el uso incorrecto de tipos de licencias, criterio que comparto en su totalidad por el motivo que este vacío legal ha permitido por casi una década que los conductores incumplan las leyes de tránsito sin ninguna repercusión en tema de sanciones por contravenciones, debido a la falta de tipicidad en la norma, permitiendo el mal uso de las licencias de conducir y a su vez generando inseguridad a todos los usuarios viales, es importante recordar que la sanción por incumplimiento a esta norma tiene por principio la prevención y así evitar acontecimientos de fuerza mayor como son los accidentes de tránsito; si bien es cierto que un entrevistado no considera que se deba reformar este artículo, su criterio es que se implemente un nuevo articulado que sancione esta conducta antijurídica, que en resumidas cuentas comparte la misma necesidad de poder sancionar a los conductores que hagan mal uso de sus licencias de conducir de una manera clara y precisa.

Finalmente es necesario acotar que todos los criterios emitidos por los diferentes profesionales en materia de tránsito en la presente entrevista, son de suma importancia para el desarrollo del presente trabajo de investigación, pues los resultados me han permitido alcanzar los objetivos planteados, logrando así, obtener una perspectiva más amplia sobre la problemática planteada.

6.3. Estudios de casos

CASO NÚMERO UNO

1.- REFERENCIAS:

UNIDAD JUDICIAL PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN LOJA PROVINCIA DE LOJA

No. proceso: 11282-2021-00601

Tipo de acción: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Acción/Infracción: 386 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE, INC.3,

NUM. 2

Actor(es)/Ofendido(s): Pullaguari Carrillo Manuel Salvador

Demandado(s)/Procesado(s): NO SE ENCONTRARON COINCIDENCIAS.

2.- ANTECEDENTES:

En lo principal comparece a este juzgado el señor PULLAGUARI CARRILLO MANUEL SALVADOR portador de la cédula de ciudadanía N° 1900256049 para impugnar la boleta citatoria N°0174000, de fecha 10 de febrero del 2021; quien presuntamente habría infringido el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); por lo que se da inicio al trámite de la presente contravención, cometida presuntamente por el impugnante, hecho ocurrido presumiblemente, en la Av. Angel Felícísimo Rojas (frente al puerto seco) de esta ciudad de Loja en el vehículo marca Hyundai, tipo camión, color blanco, de placas ABI9265, en breve relato de los hechos consta Por conducir un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo dicho acusado impugnando esta contravención de tránsito dentro de legal término (...) PRUEBA TESTIMONIAL: Ha rendido su declaración bajo juramento y debidamente prevenido de las penas de perjurio el señor agente civil de tránsito Royer Abad quien manifestó lo siguiente: “El 10 de febrero del 2021 mientras me encontraba en control de documentos en la Av. Ángel Felicísimo Rojas procedí a detener la marcha de un vehículo tipo camión marca Hyundai de placas ABI 9265 conducido por el señor PULLAGUARI CARRILLO MANUEL SALVADOR poseedor de una licencia de categoría No profesional tipo B al recibir licencia y la matrícula del vehículo que conducía era un vehículo con un tonelaje de 3.23. por lo cual se le indico que puede estar infringiendo el Art-386 inciso 3 numeral 2 esto es estar conduciendo un vehículo con categoría diferente de acuerdo al tonelaje del vehículo según lo estipula el Reglamento de Tránsito que define licencia como título habilitante para conducir un vehículo a motor el Art.132 referencia a la licencia tipo que poseía el señor es para conducir vehículos de hasta 1.75 toneladas y la capacidad que poseía el vehículo según la matrícula es superior para lo cual debía tener licencia profesional y no la que tenía en ese momento, por lo que se emitió la boleta y retuvo al vehículo.

3.- RESOLUCIÓN:

Siendo el momento procesal de dictar sentencia debidamente motivada conforme lo establece la Constitución de la República en su Art. 76 numeral 7 lit.1), en concordancia con el Art.644, del COIP. La sentencia dictada en Audiencia de acuerdo con las reglas para el Procedimiento expedito en Contravenciones de tránsito, es de condena o ratificatoria de inocencia

siendo condenatoria conforme se resolvió en Audiencia, la suscrita Jueza ADMINISTRANDO JUSTICIA A NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA LEY DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA al haberse comprobado conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del contraventor, se INADMITE la petición de impugnación de la boleta citatoria Nro. 0174000, propuesta por el señor PULLAGUARI CARRILLO MANUEL SALVADOR, portador de la cédula de ciudadanía N°1900256049, ecuatoriano, estado civil divorciado, mayor de edad soltero, con domicilio en Loja.

2) . Se dispone por intermedio de Secretaria oficiar con copia de esta resolución a las autoridades competentes de la Unidad de Control Operativo de Tránsito y Seguridad Vial de Loja para los fines de Ley - Notifíquese y Cúmplase. - Hágase Saber.

4.- COMENTARIO

La sentencia referida, en el párrafo anterior, trata de uno de tantos casos de infracciones de tránsito por conducir un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo, de conformidad a lo tipificado en el Art. 386, inciso 3, numeral 2 del COIP. En este proceso, la Jueza a cargo inadmite la impugnación del procesado, dando una sentencia condenatoria por motivo de haberse determinado que estaba conduciendo un vehículo con una licencia de categoría diferente de acuerdo al tonelaje del vehículo según lo estipula el Reglamento de Tránsito que define a la licencia como título habilitante para conducir un vehículo a motor y según el Art.132, haciendo referencia a la licencia tipo B que poseía el señor, es para conducir vehículos de hasta 1.75 toneladas y la capacidad que poseía el vehículo según la matrícula era superior, para lo cual debía tener una licencia profesional y no la que tenía en ese momento. Este tipo de acciones, ya sea por negligencia, impericia, imprudencia o irresponsabilidad, genera riesgos e inseguridad para todos los usuarios viales, puesto que la persona que se encuentra detrás del volante, no se encuentra debidamente capacitada para la conducción de dicho vehículo.

CASO NÚMERO DOS

1.- REFERENCIAS:

UNIDAD JUDICIAL PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN LOJA PROVINCIA DE LOJA

No. proceso: 11282-2021-00339

Tipo de acción: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Acción/Infracción: 386 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE, INC.3, NUM. 1

Actor(es)/Ofendido(s): Guaman Morocho Wilman Uvaldo

Demandado(s)/Procesado(s): NO SE ENCONTRARON COINCIDENCIAS.

2.- ANTECEDENTES:

Loja, jueves 22 de abril del 2021, las 17h17, VISTOS: Comparece a esta Unidad Judicial el señor WILMAN UVALDO GUAMAN MOROCHO, portador de la cédula de ciudadanía N°1104028863, para impugnar la boleta de citación de infracciones de tránsito N° 0173987, de fecha 25 de enero del 2021; quien presuntamente ha infringido el art. 386 inciso tercero, numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); por lo que se da inicio al trámite de la presente contravención, signada con el número 11282-2021-00339 (...) 4.2.1) El agente Civil de Tránsito (...), bajo juramento dice que, el día 25 de enero del 2021, aproximadamente a las 07h00, mientras se encontraba realizando control de documentos en la Av. Eugenio Espejo y la calle Paquistán, procedió a detener la marcha del vehículo de placas PSF0670, marca Toyota, tipo Sedán, color verde; el mismo que al solicitar los documentos era conducido por el señor Wilman Uvaldo Guamán Morocho poseedor de la licencia número 1104028863, una licencia no profesional tipo B (...) En vista de lo manifestado, y haciendo referencia a lo que estipula el art. 58.1 de la Ley de tránsito procedió a emitir la boleta citatoria número 0173987, esto por presuntamente haber incurrido en lo que se estipule en el art. 386, inciso 3, numeral 1, del Código Orgánico Integral Penal, siendo una contravención de primera clase, por concepto de transportar pasajeros o bienes sin contar con el título habilitante correspondiente, ya que, se presumía que al tratarse de un vehículo particular y hacer un traslado a ,personas con fin de lucro, así mismo, al parte respectivo se ha adjuntado un CD con unas constataciones biográficas de los hechos suscitados en aquel momento.

3.- RESOLUCIÓN:

Por lo expuesto, la suscrita Jueza de la Unidad Judicial Penal con sede en el Cantón Loja, provincia de Loja ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, al haberse probado conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del señor WILMAN UVALDO GUAMAN MOROCHO, con cedula de ciudadanía

N°1104028863, lo declara AUTOR Y RESPONSABLE de la CONTRAVENCIÓN de TRANSITO DE PRIMERA CLASE, tipificada en el art. 386 inciso tercero, numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal; a quien se le impone MULTA de DOS SALARIOS Básicos Unificada del trabajador en general, vigentes a la fecha de la infracción y la REDUCCIÓN DE 10 PUNTOS EN SU LICENCIA DE CONDUCIR y la RETENCION DEL VEHICULO POR EL PLAZO MINIMO DE SIETE DIAS, quedando TRES DÍAS de retención por cumplir, para lo cual se dispone que en el término de tres días el señor WILMAN UVALDO GUAMAN MOROCHO, entregue voluntariamente el vehículo al Centro de Retención Vehicular, para cumplir los días que faltan; caso contrario, cumplido este plazo se ordenará la retención del vehículo conforme a ley. Cumplido el tiempo de retención se devolverá el vehículo a su propietario en base a la documentación que consta en el expediente.- Remítase copia de esta resolución al Coordinador Administrativo de la Unidad de Control Operativo de Tránsito de Loja (UCOT); y, al Director de la Agencia Nacional de Tránsito en Loja, para los fines de ley.- Se llama a intervenir al Abg. Santiago Sánchez Poma en su calidad de Secretario de la Unidad Judicial Penal de Loja.- HÁGASE SABER.

4.- COMENTARIO

Esta sentencia se emite por una infracción de tránsito tipificada en el Art. 386, inciso 3, numeral 1 del COIP que dispone 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: 1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente”. En este proceso, la Jueza a cargo emite una sentencia condenatoria, pues se ha demostrado que el procesado se habría encontrado prestando un servicio de transporte de pasajeros en un vehículo particular y además poseía una licencia no profesional tipo B, lo cual no lo faculta para realizar ese tipo de transporte comercial de pasajeros, por lo tanto, el conductor no cuenta con el título habilitante correspondiente para el tipo de actividad que realizaba al volante, lo cual nuevamente nos indica que es una persona que al estar conduciendo un vehículo, genera un riesgo para la seguridad vial al no haber obtenido el tipo de licencia específica para el tipo de transporte comercial que realizaba.

CASO NÚMERO TRES

1.- REFERENCIAS:

UNIDAD JUDICIAL PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN LOJA PROVINCIA DE LOJA

No. proceso: 11282-2021-04270

Tipo de acción: CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO

Acción/Infracción: 386 CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO DE PRIMERA CLASE, INC.3, NUM. 1

Actor(es)/Ofendido(s): León Ordoñez Mateo Sebastián

Demandado(s)/Procesado(s): NO SE ENCONTRARON COINCIDENCIAS.

2.- ANTECEDENTES:

Loja, miércoles 7 de julio del 2021, las 14h54, V I S T O S.- Sigo conocimiento del presente asunto en mi calidad de Juez de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Loja, conforme el memorando circular No. CJ-DG-2019-0596-MC de 29 de abril del 2019 y acción de personal Nro. 0828-DNTH-2019-JV de fecha 30 de abril del 2019 emitida por el Dr. Pedro José Crespo Crespo Director General del Consejo de la Judicatura. Mediante escrito que reposa a fs.12 del expediente, comparece a esta Unidad Judicial Penal de Loja, el señor LEON ORDOÑEZ MATEO SEBASTIAN, portador de la cédula No. 0106732225, e impugna a la boleta citatoria Nro. 0177534 de fecha 12 DE MAYO DE 2021 (...), Por prestar un servicio diferente para el cual fue autorizado (...)” constituyendo una presunta contravención de tránsito según la boleta de citación, prevista en el Art. 386 inciso 3 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal (COIP); por lo que se da inicio al trámite de procedimiento expedito; concediendo el término de prueba a las partes, y fijando fecha, día y hora para que se lleve a efecto la Audiencia Oral Pública y Contradictoria de Juzgamiento (...) 5.1 TESTIMONIO AGENTE DE TRÁNSITO: La agente de tránsito el señora ABAD AGUILAR ROYER FELIPE qué desarrollo el procedimiento, previo al juramento de ley, manifiesta textualmente lo siguiente: “(...)El día 12 de mayo del presente año aproximadamente a las 05h35 aproximadamente en donde me encontraba en un control de documentos en la vía Loja-Cuenca en el sector Carigan procedí a detener la marcha del vehículo de placas IBA-7642 MARCA Hyundai tipo furgoneta de color blanco el mismo que era conducido por el señor León Ordoñez Mateo Sebastián con cedula y licencia de conducir número 0106732225 tipo C con categoría profesional tipo “C” emitida por la Agencia Nacional de Tránsito procedí a solicitarle la matrícula y la licencia al tratarse de un transporte turístico procedí.

3.- RESOLUCIÓN:

Por las consideraciones antes anotadas, del testimonio rendido por el señor agente civil de tránsito el mismo que ha sido sometido a un test de veracidad, así como también una vez que se visualizó las cuatro fotografías y 3 videos aportados por dicho agente, se determina que el procedimiento realizado es coherente y guarda ilación al hecho contravencional que se imputa; por consiguiente se ha configurado la materialidad y la responsabilidad en la infracción objeto de la presente decisión; así como también se ha consumado la misma. En cuanto a esto, la doctrina señala que la prueba se constituye justamente “como los argumentos o motivos que se desprenden de las fuentes o medios de conocimiento de los que hacen uso las partes o los intervinientes en el proceso para conformar la convicción del juez sobre los hechos que son los presupuestos de sus intereses materiales perseguidos”. Además, el art. 455 del Código Orgánico Integral Penal hace referencia a que “(...) La prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexo causal entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones (...)”. En el caso que nos ocupa, evacuada la prueba se concluye nuevamente, que se encuentra comprobada conforme a derecho la materialidad de la infracción y la responsabilidad del señor LEON ORDOÑEZ MATEO SEBASTIAN, más allá de toda duda razonable. Por ende, el ciudadano antes indicado, ha adecuado su conducta al tipo contravencional descrito en el art. 386. Inciso 3 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal. Por lo expuesto aplicando lo dispuesto en el análisis precedente, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR, Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LEYES DE LA REPÚBLICA, al haberse comprobado conforme a derecho de la materialidad y responsabilidad de la infracción, se dicta sentencia Condenatoria en contra del señor LEON ORDOÑEZ MATEO SEBASTIAN, con número de cédula de ciudadanía Nro. 0106732225 por haber infringido en calidad de autor directo, el artículo 386 numeral 3 inciso 1 del Código Orgánico Integral Penal; por consiguiente se le impone la multa de DOS SALARIOS BÁSICOS UNIFICADOS DEL TRABAJADOR EN GENERAL y REDUCCIÓN DE DIEZ PUNTOS EN SU LICENCIA DE CONDUCIR Y RETENCIÓN DEL VEHÍCULO POR EL PLAZO DE SIETE DÍAS.- Ejecutoriada la presente, por secretaria remítanse copias certificadas al señor Director de la Unidad de Tránsito del GAD Municipal en Loja, y al Director de la Agencia Nacional de Tránsito de Loja, para los fines de ley.- Además, en cuanto a la filmación, se deja a salvo el derecho de cualquier persona que se considere afectada, a realizar el trámite legal que corresponda.- Siga actuando el Dr. Luis Guamán en su

calidad de actuario de la unidad judicial.- Cúmplase, Hágase saber.

4.- COMENTARIO

En este caso, la sentencia hace referencia a una infracción de tránsito tipificada en el Art. 386, inciso 3, numeral 1 del COIP que dispone 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: 1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado.”. En este proceso, el Juez emite una sentencia condenatoria por haber prestado un servicio diferente para el cuál fue autorizado, en este caso en particular, es importante recalcar que el procesado conducía un vehículo de transporte comercial de turismo con una licencia profesional tipo C, para lo cual se podría pensar que está completamente correcto y su único error fue prestar un servicio distinto al autorizado, pero no, puesto que, conforme se estipula en el art. 132 del Reglamento de Tránsito, para la conducción de un vehículo de transporte de turismo es necesario tener una licencia de categoría profesional tipo D1, en este caso al existir un vacío legal en el COIP, al sólo sancionar el uso incorrecto de categorías de licencia, no se podría sancionar nunca a las personas que realicen este tipo de transporte de turismo con una licencia tipo C, puesto que es una licencia de categoría profesional al igual que la D1 y no se configura como una contravención de tránsito, entonces no se puede realizar ningún tipo de control contra este tipo de acciones que al igual que los demás casos, generan un riesgo para la seguridad vial a causa de la conducción de vehículos por personas que no se encuentran debidamente autorizadas ni capacitadas para su conducción.

7. Discusión

7.1. Verificación de Objetivos

Para el desarrollo del presente Trabajo de Investigación, se ha formulado un Objetivo General y tres Objetivos Específicos que han permitido demostrar la problemática existente y plantear una reforma de ley como solución al problema, los cuales han sido verificados de la siguiente manera.

7.1.1. Objetivo General

“Investigar a nivel conceptual, doctrinario y jurídico los riesgos para la seguridad vial que genera el conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible”. La verificación de este Objetivo Específico ha sido posible a través del trabajo investigativo realizado mediante un estructurado marco conceptual que nos da la información concreta de los conceptos básicos para entender el tema planteado, también se ha implementado un marco doctrinario que nos da un entendimiento del origen de los permisos de conducir y la importancia de su uso correcto a través del paso de la historia y efectivamente un marco jurídico que ha permitido analizar la importancia de implementar una sanción a los conductores que hacen mal uso de una licencia de conducir y operan o conducen vehículos para los cuales no están debidamente capacitados, convirtiéndose en un riesgo para la seguridad vial.

7.1.2. Primer Objetivo Específico

“Identificar los riesgos y efectos jurídicos de conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible.” Este primer objetivo específico, se lo verifica al momento de invocar la norma penal, que es el Código Orgánico Penal, en su articulado 386 inciso 3 y numerales siguientes, puesto que en estos numerales solo se sanciona a los conductores que posean una licencia con categoría diferente, y mas no de tipo diferente. También se lo verifica en la pregunta número uno de las entrevistas, que versa sobre el conocimiento de la normativa jurídica aplicable en tránsito, en donde el total de los entrevistados conocen la normativa actual, y concuerdan en que existe dicho vacío legal. 70

7.1.3. Segundo Objetivo Específico

“Analizar la influencia que genera en la seguridad vial la conducción de vehículos con una licencia de tipo diferente a la exigible.” El objetivo específico número tres, se lo verifica al momento de realizar las encuestas y entrevistas; en las encuestas en la pregunta número tres, y en las entrevistas en la pregunta dos, dando en total como un resultado general, con un porcentaje muy

alto, en que evidentemente la falta de sanción en la legislación ecuatoriana, si repercute en la seguridad de la ciudadanía y con ello siniestros de tránsito en el Ecuador.

7.1.4. Tercer Objetivo Específico

“Proponer una reforma de ley al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal.” Este último objetivo específico, y para mí de mucha importancia, se lo verifica en la encuesta en la pregunta cinco y en la entrevista en la pregunta cuatro, dando como resultado un porcentaje muy alto, apoyando en sí, a presentar un proyecto de reforma de ley, en este caso, al Código Orgánico Integral Penal, con el fin de implementar la tipicidad en la norma y con ello su respectiva sanción en la misma.

7.1.5. Interrogantes del Problema

Para poder abordar el tema se ha planteado la siguiente interrogante general ¿Cuáles son los riesgos de conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible para la seguridad vial?, y con el objetivo de segregarla y darle una respuesta minuciosa se plantearon estas tres preguntas específicas: ¿Puedo conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?; ¿En qué influye conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?; ¿Qué normativa permite controlar la conducción de un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible?, las cuales permitieron, a través del marco conceptual, doctrinario y jurídico, así como el Derecho Comparado, las encuestas y entrevistas, dilucidar la necesidad de una reforma de ley que permita corregir el vacío legal existente en el Código Orgánico Integral Penal y, así permitir que se sancione el uso incorrecto de tipos de licencias, con la finalidad de generar seguridad para todos los usuarios viales.

7.1.6. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma de Ley

La propuesta del proyecto de reforma jurídica está dirigida al Código Orgánico Integral Penal, para que se establezca una sanción a los conductores que porten una licencia de tipo diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conducen, dicha propuesta se fundamenta primero desde el punto de vista conceptual, doctrinario y con gran pertinencia de carácter jurídico, segundo, realizando una estrecha relación al enfoque del derecho comparado, tercero, con el apoyo de procedimientos y técnicas aplicadas a este trabajo de investigación, y cuarto, emitiendo una opinión bajo criterio fundamentado, analizando los riesgos que conlleva el que una persona conduzca un vehículo con una licencia de tipo diferente, en relación al vehículo que conduce, enfatizando la existencia de un vacío legal en nuestra legislación y, por lo tanto, para garantizar la seguridad vial

de la ciudadanía, se debe implementar esta reforma de ley.

Partiendo desde el enfoque conceptual, pudimos comprender el significado de conceptos básicos pero muy fundamentales para este trabajo de investigación como vehículo, conductor, seguridad vial, licencias de conducir y accidentes de tránsito, lo cual ha permitido adquirir conocimientos concretos para poder desarrollar el presente trabajo.

Desde el enfoque doctrinario, hemos podido evidenciar la trayectoria que ha tenido normativa penal en materia de tránsito en Ecuador a través de la historia, pudiendo evidenciar como la normativa se ha ido adecuando a los cambios sociales, buscando un enfoque de garantía y seguridad para todos los usuarios viales, tanto como conductores o peatones que se movilizan por las vías ecuatorianas.

Analizando el enfoque jurídico, es imprescindible mencionar la existencia de un vacío legal en el Código Orgánico Integral Penal, al estipular una sanción únicamente para el conductor que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente, pero no sanciona al que conduce con una licencia de tipo diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce. La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 3 numeral 8 manifiesta que el Estado tiene como deber primordial garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción, por lo que, al tener que garantizar la seguridad integral de todos los habitantes, es necesario que se establezcan normas jurídicas que den paso al cumplimiento de estas garantías constitucionales y, al existir un vacío legal en el artículo 386, inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal, que genera un riesgo para la seguridad vial del país, es necesario reformar esta norma y así poder sancionar a quien conduzca un vehículo con un tipo de licencia diferente a la exigible para ese vehículo. Tomando como referencia que tanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, manifiesta en su artículo 92 que, el título habilitante para conducir vehículos a motor es la licencia de conducir y la capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia que se requiera, por lo que en las escuelas de conducción se imparte una capacitación psicológica, física, técnica y práctica de como manipular el vehículo al cual está referida su licencia de conducir, siendo este un punto muy importante que ayuda a fundamentar la propuesta de reforma de ley en este trabajo de investigación.

El análisis del derecho comparado ha sido de mucha importancia en el desarrollo del presente trabajo, ya que nos permite colegir la existencia de un vacío legal en la normativa

ecuatoriana que sanciona a la persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible, considerando que, en las legislaciones Chilena y Española, poseen un denominación de licencias de conducir específica para cada vehículo dependiendo sus características o funciones, así como en el Ecuador, pero con la enorme diferencia que en esos países la sanción respectiva se impone a las personas que conduzcan vehículos con un tipo de licencia diferente a la que han obtenido, imponiendo distintas sanciones pecuniarias ante esa conducta antijurídica, inclusive en España es considerada como una infracción muy grave en comparación con otras, lo cual, genera un gran comparación jurídica para este trabajo de investigación.

Así mismo, los resultados obtenidos de las encuestas y entrevistas, nos permiten evidenciar que la problemática planteada es una gran realidad de nuestro país, siendo así que, la conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, si atenta contra la seguridad vial y, en su mayoría los encuestados concuerdan que es muy necesaria una reforma de ley que permita garantizar un efectivo control de las conductas viales que afectan gravemente a la seguridad vial de todos los ecuatorianos, proporcionando herramientas jurídicas necesarias a las entidades de control de tránsito, que sirvan de apoyo para poder mitigar la repercusión negativa que dejan estas acciones como consecuencia del vacío legal existente en el COIP, del cual las personas se aprovechan para beneficios personales sin medida alguna.

8. Conclusiones

En conclusión, conducir un vehículo sin contar con la experiencia y el conocimiento necesario que brinda la obtención de una licencia de conducir que es el título habilitante para la conducción en el Ecuador, atenta gravemente contra la seguridad vial, puesto que incrementa los índices de accidentabilidad vial.

Actualmente una persona puede conducir un vehículo con cualquier tipo de licencia siempre que se encuentre dentro de la misma categoría, por lo cual, no puede ser sancionado por conducir un vehículo para el cuál no está facultado, puesto que legalmente no existe una ley que se lo prohíba, pese a estar establecido dentro del reglamento de tránsito de nuestro país una estructura de tipos y categorías de licencias específicas para cada tipo de vehículo.

Si bien un conductor no puede legalmente ser sancionado por conducir un vehículo sin haber obtenido la licencia específica, esto implica que al no estar debidamente capacitado para la conducción, desconoce temas de señalética y normas de tránsito que permiten reducir los índices de accidentabilidad vial y al no contar con ese conocimiento y experiencia, a parte de la facultad legal, en el momento que el conductor se vea involucrado en un accidente de tránsito esta conducta puede ser considerada como un agravante para el conductor.

Es necesario que se implemente una reforma de ley al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal y, se permita sancionar el uso incorrecto de TIPOS de licencias, para que las autoridades en materia de tránsito puedan hacer un debido control y sancionen a los conductores que se niegan a acreditarse y obtener una licencia específica para el tipo de vehículo que conducen y que atentan contra la seguridad vial.

9. Recomendaciones

Para disminuir los riesgos que atentan contra la seguridad vial es necesario que los conductores comprendan cuales son las causas y efectos de conducir un vehículo sin tener la experiencia y la acreditación legal, por lo cual considero de suma importancia implementar las siguientes recomendaciones:

Al Estado Ecuatoriano, la implementación de normativas penales acordes a la real necesidad que se vive en el país en temas de tránsito, transporte y movilidad, para garantizar a todos los ciudadanos el bienestar social y una movilidad segura.

A las Autoridades competentes encargadas de controlar, regular y dirigir el tránsito vehicular en el Ecuador, tanto como la Comisión de Tránsito del Ecuador, Agentes Civiles de Tránsito y, Policía Nacional dentro de sus jurisdicciones, realicen continuos operativos de control de documentos enfocados a corregir las malas conductas viales que tienen los choferes profesionales y no profesionales de nuestro país, y así, disminuir el porcentaje de accidentes de tránsito en el Ecuador.

A los sindicatos de Choferes del Ecuador y escuelas de Conducción, generar conciencia vial en todos sus estudiantes y futuros conductores, referente a la importancia de respetar las leyes, reglamentos y normas de tránsito para evitar accidentes de tránsito que afectan gravemente a todos los usuarios viales, no sólo en pérdidas materiales, sino también en pérdidas humanas.

A la Agencia Nacional de Tránsito, implementar constantes capacitaciones en temas de seguridad vial para conductores profesionales del transporte público y comercial, enfocadas en generar una mejor cultura vial y sobre todo la responsabilidad que implica el conducir un determinado tipo de vehículos con su respectivo título habilitante y, la importancia de estar capacitado para tal efecto, y así poder contribuir a reducir los índices de accidentabilidad vial.

A la Asamblea Nacional, el análisis de este trabajo de investigación ya que es muy importante ser tomado en cuenta para generar e implementar las herramientas jurídicas necesarias para que las autoridades de tránsito puedan hacer un debido control a los conductores que se niegan a capacitarse y obtener una licencia específica para el tipo de vehículo que conducen, lo cual incrementa los índices de accidentes y atenta contra la seguridad vial de todos los ecuatorianos.

A las instituciones educativas como Escuelas y Colegios públicos y privados, desarrollar planes de estudio para cultivar la educación vial en los niños desde su formación académica y, así contribuir a la seguridad de todos, formando desde las raíces a mejores ciudadanos, conductores y

peatones, recordemos que la seguridad vial la hacemos todos.

9.1. Propuesta de Reforma Jurídica.

LA ASAMBLEA NACIONAL DEL ECUADOR

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.

Que, el artículo 84 de la Constitución del Ecuador menciona que la Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución.

Que, en el Código Orgánico Integral Penal se ha establecido el derecho penal que regula el ejercicio punitivo y preventivo del Estado, cuya finalidad no es únicamente la tipificación de conductas que lesionan bienes jurídicos, sino que contiene y reduce el poder punitivo garantizando la hegemonía de un Estado constitucional de derechos y justicia.

Que, en el desplazamiento de personas por las vías del territorio ecuatoriano en sus diferentes vehículos, pueden generar distintos tipos de conflictos en la movilidad que deben ser controlados, con el Código Orgánico Integral Penal en el caso de derivarse en delitos o contravenciones.

En uso de la facultad contemplada en el numeral 6 del Art. 120 de la Constitución de la República del Ecuador, resuelve lo siguiente:

EXPEDIR LA SIGUIENTE REFORMA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.

Artículo 1.- Dentro del artículo 386, inciso tercero, SUSTITÚYASE el numeral 2 que establece: “2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce”, por el siguiente texto: “2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.”

DISPOSICIÓN FINAL. - La presente Ley Reformatoria, entrará en vigencia a partir de

su publicación en el Registro Oficial.

Es dado, en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional del Ecuador, a los 10 días, del mes de septiembre del año 2023.

.....
PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA
NACIONAL

.....
SECRETARIO DE LA ASAMBLEA
NACIONAL

10. Bibliografía

- Cabanellas, G. (1979). *Diccionario Jurídico Elemental*. Obtenido de EDITORIAL HELIASTA S.R.L.: <https://es.slideshare.net/YuhryGndara/diccionario-juridicoelementalguillermocabanellas>
- Constituyente, P. d. (07 de agosto de 2008). *LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Obtenido de Lexis Finder: <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/leyes/ley-organica-transporte-terrestre-transito-y-seguridad-vial.pdf>
- España, M. C. (s.f.). *Normas Básicas de Actuación de seguridad Vial*. España: FREMAP.
- Española, R. A. (1780). *Diccionario de la Lengua Española*. Obtenido de Diccionario de la Lengua Española: <https://dle.rae.es/veh%C3%ADculo?m=form>
- INTERIOR, M. D. (8 de junio de 2009). *Reglamento General de Conductores*. Obtenido de Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf>
- Interior, M. d. (31 de octubre de 2015). *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*. Obtenido de Boletín Oficial del Estado: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf>
- Interior, M. d. (28 de abril de 2022). *Código de Tráfico y Seguridad Vial*. Obtenido de DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO: file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/BOE-020_Codigo_de_Trafico_y_Seguridad_Vial.pdf
- Justicia, M. d. (7 de febrero de 1984). *LEY DE TRANSITO 18.290*. Obtenido de Junta de Gobierno de la República de Chile: http://www.subtrans.gob.cl/pdf/LEY_18290.pdf
- Legislativa, P. P.-R. (13 de septiembre de 2002). *Código Nacional de Tránsito Terrestre*. Obtenido de Diario Oficial No. 44.932: http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic2_col_ley_769_2002.pdf

- Machado, S. M. (2014). *Diccionario Panhispánico del Español Jurídico*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/conductor-ra#:~:text=Adm.,de%20uno%20o%20varios%20animales>.
- Nacional, R. d. (17 de febrero de 2021). *CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL, COIP*. Obtenido de Lexis Finder: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- Normalización, I. E. (30 de noviembre de 2012). *NTE INEN 2656: CLASIFICACIÓN VEHICULAR*. Obtenido de Norma Técnica Ecuatoriana: <https://www.normalizacion.gob.ec/buzon/normas/2656.pdf>
- Públicas, M. d. (01 de diciembre de 2013). *Procedimientos de Operación y Seguridad Vial*. Obtenido de Norma Ecuatoiana Vial NEVI-12-MTOP: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/12/01-12-2013_Manual_NEVI-12_VOLUMEN_5.pdf
- Rafael Cal y Mayor R., J. C. (2018). *Ingeniería de Tránsito Fundamentos y Aplicaciones (Novena Edición)*. Colombia: Alfaomega Grupo Editor, S.A. de C.V., México SBN: 978-607-538-217-3.
- República, P. C. (25 de junio de 2012). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Obtenido de Lexis Finder: <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Tránsito, A. N. (abril de 2022). *Estadísticas de siniestros de tránsito*. Obtenido de ANT: <https://www.ant.gob.ec/estadisticas-siniestros-de-transito/>
- Transporte, M. d. (28 de junio de 2005). *Resolución 1500*. Obtenido de Diario Oficial 45953: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal1.jsp?i=16916&dt=S>
- DriveK España. ¿Qué es un vehículo y qué tipos existen? – Descúbrelo con un clic. (2022, enero 31); DriveK. <https://www.drivek.es/guias/que-es-un-vehiculo/>

11. Anexos

11.1 Anexo 1: Encuestas

ENCUESTA DIRIGIDA A INSTRUCTORES DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN, AGENTES CIVILES DE TRÁNSITO Y ABOGADOS DEL CANTÓN LOJA

Tema: La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial.

1. ¿Es necesario obtener una licencia de conducir específica para el tipo de vehículo que se conduce?

SI ___

NO ___

2. ¿Cuál es el riesgo de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia correspondiente?

ACCIDENTES DE TRÁNSITO ___

NINGUNO ___

OTROS:

3. ¿Usted considera que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atenta contra la seguridad vial?

SI ___

NO ___

4. ¿Obtener una licencia de conducir correspondiente para cada tipo de vehículo ayudaría a disminuir los índices de accidentabilidad en el país?

SI ___

NO ___

5. ¿Considera que existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo?

SI ___

NO ___

6. ¿Considera que es necesario que se reforme el Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP y se

sancione el uso incorrecto de licencias por TIPOS y no por CATEGORÍAS?

SI ___

NO ___

11.2 Anexo 2: Entrevistas

ENTREVISTA DIRIGIDA A PROFESIONALES EN MATERIA DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN LOJA

Tema: La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial.

1. ¿Basado en su experiencia, considera usted que conducir un vehículo con una licencia de tipo diferente a la exigible atenta contra la seguridad vial?

2. ¿Cuáles son los riesgos y efectos de conducir un vehículo sin haber obtenido el tipo de licencia correspondiente para todos los usuarios viales?

3. ¿Actualmente existen las herramientas jurídicas necesarias para controlar el uso incorrecto de las licencias de conducir al momento de manejar un vehículo y que garanticen la seguridad vial?

4. ¿Considera que realizar una reforma al Art. 386 inciso 3 numeral 2 del COIP que sanciona el uso incorrecto de CATEGORÍAS de licencias, por el uso incorrecto de TIPOS de licencias ayudaría a garantizar una seguridad vial en nuestro país?

11.3 Anexo 3: Certificado de Traducción Abstract



CERTIFICADO DE TRADUCCIÓN

Loja, 14 de mayo de 2024

Lic.
Nancy Correa Martínez.
CC.EE. Idioma Inglés.

CERTIFICA:

Haber traducido del Idioma Español al Idioma Inglés, el TRABAJO DE TITULACIÓN, denominado: **"La conducción de vehículos con un tipo de licencia diferente a la exigible, atenta contra la seguridad vial"**. Elaborado por: Royer Felipe Abad Aguilar, portador de la cédula de identidad No.1105655219.

La técnica de traducción utilizada fue: Traducción Literal.

Lo certifico

Atentamente

Lic. Nancy Correa Martínez
C.I. 1101706602