LEX, Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas
Volumen 9, N° 35 / octubre-diciembre 2026
ISSN-e: 2631-2735 / pp. 1-18
https://doi.org/10.33996/revistalex.v9i35.571
Artículo de investigación

CC BY

LEX Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas
https://revistalex.org

Incongruencia entre categoría y tipo de licencia en el artículo 386 del COIP

Inconsistency between licence category and licence type in article 386 of the COIP

Gonzalo Jonathan Balarezo Tufiño
jonathanbalarezo10@gmail.com
José Luis Solorzano Castillo
luchopepe789@hotmail.com

Universidad Bolivariana del Ecuador. Durán, Ecuador

Palabras clave:
Categoría de licencia; Contravención de tránsito; Derecho de defensa; Taxatividad; Tipicidad penal

Keywords:
Driving licence category; Traffic contravention; Right to defence; Strict construction; Criminal typicity

Historia del artículo:
Artículo recibido: 10 de agosto 2026 / **Aceptado:** 28 de septiembre 2026 / **Publicado:** 02 de noviembre 2026

Cómo citar:
Balarezo Tufiño, G. J., & Solorzano Castillo, J. L. (2026). Incongruencia entre categoría y tipo de licencia en el artículo 386 del COIP. *Revista Lex, 9*(35), 1-18. https://doi.org/10.33996/revistalex.v9i35.571

Resumen

Introducción: Este artículo examina los efectos sustantivos y procesales a la luz de los principios de legalidad, taxatividad, seguridad jurídica y derecho de defensa del Código Orgánico Integral Penal (COIP) y la diferenciación administrativa entre categorías y tipos de licencia. **Objetivo:** Analizar la incongruencia entre categoría y tipo de licencia en el artículo 386 del COIP, que sanciona conducir con licencia de categoría distinta a la exigible. **Método:** Se empleó un enfoque cualitativo sociojurídico, documental-bibliográfico y dogmático-jurídico mediante la revisión de normativa, jurisprudencia constitucional y doctrina especializada en bases de datos relevantes, complementada con entrevistas semiestructuradas a dos informantes clave del ámbito del tránsito en Manabí, seleccionados intencionalmente; sus testimonios se utilizan únicamente como evidencia contextual. **Resultados:** Los hallazgos muestran una divergencia entre la clasificación administrativa de las licencias y la descripción penal, susceptible de generar interpretaciones desfavorables y afectar la previsibilidad de la sanción. **Conclusión:** Se propone una reforma para definir en la ley el núcleo de la conducta y evitar ampliaciones analógicas desfavorables.

Abstract

Introduction: This article examines the substantive and procedural effects of the distinction between driving licence categories and types under the Organic Comprehensive Criminal Code (Código Orgánico Integral Penal, COIP), in light of the principles of legality, strict construction, legal certainty, and the

right to defence. **Objective:** To analyse the inconsistency between licence category and licence type in Article 386 of the COIP, which penalises driving with a licence of a category other than that required. **Method:** A qualitative socio-legal, documentary-bibliographic, and legal-dogmatic approach was employed through a review of legislation, constitutional case law, and specialised scholarship in relevant databases. This analysis was supplemented by semi-structured interviews with two purposively selected key informants from the traffic sector in Manabí; their testimonies were used solely as contextual evidence. **Results:** The findings reveal a divergence between the administrative classification of driving licences and the wording of the criminal provision, which may generate unfavourable interpretations and affect the foreseeability of the penalty. **Conclusion:** A legislative reform is proposed to define the core elements of the conduct in statutory law and prevent unfavourable analogical extensions of criminal liability.

Introducción

La relación entre el derecho administrativo regulador y el derecho penal exige especial precisión cuando una disposición sancionatoria utiliza conceptos provenientes de regímenes administrativos. En materia de tránsito, el Estado condiciona la conducción de vehículos motorizados a la existencia de una habilitación jurídica y, al mismo tiempo, tipifica conductas relacionadas con el uso inadecuado de esa habilitación. La tipicidad funciona como límite al poder punitivo y exige que la conducta sancionada pueda ser conocida con antelación y comprendida por sus destinatarios. Dicha exigencia adquiere particular relevancia cuando el núcleo de la prohibición depende de categorías técnicas definidas fuera del propio texto penal (Tamayo Arboleda, 2013; Ferrajoli, 2018).

El problema se concentra en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP), cuyo segundo bloque sancionatorio incluye a la persona que conduce un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo conducido. A su vez, el artículo 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial distingue tres categorías generales de licencia: no profesional, profesional y especial, y dispone que los tipos correspondientes a cada categoría sean definidos reglamentariamente. En consecuencia, categoría y tipo no son expresiones equivalentes dentro de la arquitectura administrativa de las habilitaciones para conducir, aunque ambas se encuentren funcionalmente relacionadas (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008b; Presidencia de la República del Ecuador, 2012).

La cuestión no puede analizarse únicamente desde una oposición entre ley penal y reglamento. Desde la reforma de 2021, el artículo 17 del COIP dispone expresamente

que, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, deben tomarse en cuenta los preceptos administrativos contenidos en la legislación sectorial. Por ello, la dificultad jurídica consiste en determinar hasta qué punto esa integración normativa permite precisar el alcance de la habilitación exigible sin transformar la expresión legal, categoría diferente, en una fórmula distinta que amplíe desfavorablemente el supuesto sancionatorio. El análisis debe conciliar la necesaria coordinación normativa con la reserva de ley, la taxatividad y la prohibición de aplicar la ley penal por analogía cuando ello perjudica a la persona investigada. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008a; Asamblea Nacional del Ecuador, 2014).

La problemática ha sido examinada con anterioridad por diferentes autores en el ámbito nacional, entre ellos están Morales Íñiguez (2016) que identifica la confusión entre categoría y tipo de licencia; Beltrán-Ayala y Murillo-Villagomez (2020) que tratan las dificultades sancionatorias asociadas al artículo 386; Quezada et al. (2021) que analizan la insuficiencia regulatoria del uso incorrecto de licencias; y Vargas Vélez y Redrobán Barreto (2024) estudian los problemas de seguridad jurídica derivados de la categorización de licencias no profesionales. A través de estos antecedentes se demuestra que el problema posee continuidad doctrinal y práctica, pero no agotan el análisis del impacto operativo de la discordancia normativa en la praxis judicial cotidiana.

A pesar de estos antecedentes, subsiste un vacío analítico sobre el impacto operativo de esta discordancia cuando se traslada a la praxis judicial cotidiana y a los márgenes de discrecionalidad de los operadores de justicia. Determinar si la falta de concordancia entre la ley penal y la técnica reglamentaria vulnera o no los estándares de certeza punitiva constituye un vacío crítico de investigación. La ambigüedad normativa expone al ciudadano a interpretaciones dispares y afecta directamente las garantías mínimas del debido proceso y el derecho de defensa en sede contravencional (Villacres-López & Pazmay-Pazmay, 2021; Livisaca Campoverde et al., 2025).

Los pronunciamientos constitucionales pertinentes deben leerse según el objeto que resolvió cada proceso. En la sentencia 106-20-IN/24, la Corte Constitucional examinó el artículo 386, párrafo tercero, numeral 1, relativo al transporte de pasajeros o bienes sin título habilitante o autorización de frecuencia, al servicio distinto del autorizado y a la retención del vehículo. Condicionó el supuesto de servicio distinto a que exista regulación que permita obtener la autorización y declaró inconstitucional el plazo mínimo de retención de siete días, que sustituyó por un máximo de siete días. La sentencia 18-11-IN/25, por su parte, examinó, entre otros cargos, el artículo 96 de la LOTTTSV y desestimó el cuestionamiento de seguridad jurídica respecto de esa disposición.

Ninguna de estas decisiones resolvió la constitucionalidad del artículo 386, párrafo tercero, numeral 2, relativo a la licencia de categoría diferente. Por ello, se utilizan como

criterios contextuales, no como decisiones directas sobre esa cuestión (Corte Constitucional del Ecuador, 2024a;2025).

En el plano procesal, la precisión del tipo contravencional incide en la delimitación del objeto de prueba y en las posibilidades reales de contradicción. Por ello, el objetivo general de la investigación consiste en analizar el impacto sustantivo y procesal de la discordancia entre la expresión "categoría" utilizada por el artículo 386 del COIP y la estructura administrativa que diferencia categorías y tipos de licencia, a la luz de los principios de legalidad, taxatividad, seguridad jurídica y derecho de defensa. De manera complementaria, se identifica la dificultad práctica descrita por informantes del ámbito del tránsito en Manabí y se formula una propuesta normativa centrada en la existencia o ausencia de habilitación material concreta.

Método

La investigación adoptó un enfoque cualitativo y sociojurídico, con diseño documental-bibliográfico y dogmático-jurídico, complementado por entrevistas semiestructuradas a dos informantes clave del ámbito del tránsito en Manabí, seleccionados intencionalmente. La ruta analítica comprendió cuatro momentos: (1) identificar las normas aplicables, en particular los artículos 17 y 386 del COIP y el artículo 95 de la LOTTTSV; (2) interpretar exegética y sistemáticamente las expresiones "categoría" y "tipo" y su relación con las habilitaciones reguladas; (3) contrastar la disposición con los principios constitucionales de legalidad, taxatividad, seguridad jurídica y defensa, así como con los pronunciamientos constitucionales pertinentes; y (4) triangular los hallazgos normativos, jurisprudenciales, doctrinales y testimoniales para formular una propuesta.

La propuesta se derivó de comparar la formulación del artículo 386, párrafo tercero, numeral 2, con la clasificación del artículo 95 y su desarrollo reglamentario, delimitando el alcance de integración previsto en el artículo 17. Para hacer trazable el análisis, cada conclusión se vincula con la fuente que la sustenta: norma, razonamiento y decisión judicial, doctrina o testimonio. Las opiniones de los informantes se usan como evidencia contextual y no se atribuyen a la Corte ni se presentan como prácticas generalizadas.

El cuerpo documental se cerró al primero de agosto de 2026 e incluyó la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento general. También se incorporaron las sentencias 106-20-IN/24, 860-19-EP/24 y 18-11-IN/25 de la Corte Constitucional, junto con antecedentes académicos nacionales directamente relacionados con legalidad sancionatoria, taxatividad y clasificación de licencias. La búsqueda se realizó en bases de datos de acceso abierto como SciELO, Latindex, Redalyc y Dialnet, así como en el repositorio oficial de la Corte Constitucional del Ecuador. Los

criterios de inclusión priorizaron artículos con DOI verificable publicados entre 2007 y 2026.

Para el tratamiento del material se emplearon tres métodos jurídicos complementarios: el exegético, que examinó el tenor literal de las disposiciones; el sistemático, que las situó en su marco normativo; y el dogmático-jurídico, que valoró sus efectos sobre la tipicidad y los límites de la interpretación sancionatoria. Los artículos se evaluaron según su solidez argumentativa, pertinencia temática y trazabilidad normativa. Cada fuente se registró en una matriz analítica con el problema, la tesis, el fundamento normativo, la dimensión abordada (sustantiva o procesal), el tratamiento jurisprudencial, la propuesta y la evidencia empírica.

Para hacer explícita la procedencia de los hallazgos, los normativos se vincularon con las disposiciones examinadas; los jurisprudenciales, con el problema jurídico y la decisión de cada sentencia; y los testimoniales, únicamente con los dos informantes. Las entrevistas se organizaron en ejes temáticos derivados del objeto del estudio: distinción entre categoría y tipo; aplicación del artículo 386, párrafo tercero, numeral 2; identificación de la licencia y la habilitación exigible como objeto de prueba; y posibles efectos para el derecho de defensa. Se contrastaron convergencias y divergencias entre los relatos, sin convertir las opiniones de los informantes en conclusiones jurisprudenciales ni en afirmaciones generalizables.

Las limitaciones del proceso metodológico se asociaron a la imposibilidad de generalizar resultados derivados del análisis documental y a la ausencia de un componente empírico amplio. Por ello, los testimonios de informantes clave del ámbito del tránsito en Manabí se incorporaron únicamente como evidencia ilustrativa y no como base para estimaciones estadísticas. Dicha delimitación resultó coherente con la finalidad dogmático-jurídica del estudio, que privilegió la comprensión sistemática del problema normativo sobre la medición cuantitativa de su incidencia empírica.

Resultados

La revisión documental permite sistematizar los abordajes identificados en la literatura nacional sobre la incongruencia entre categoría y tipo de licencia en el artículo 386 del COIP. La Tabla 1 sintetiza la comparación entre los estudios anteriores a 2021, los posteriores a esa fecha y el aporte del presente artículo, con base en siete criterios de comparación.

Tabla 1. *Síntesis comparativa de los abordajes identificados en la revisión documental*

Criterio de comparación	Estudios anteriores a 2021	Estudios posteriores a 2021	Aporte del presente artículo
Enfoque principal	Denuncia de la confusión terminológica entre	Incorporación del análisis del artículo 17 del COIP y	Articulación simultánea de la dimensión sustantiva y

	categoría y tipo de licencia.	de la jurisprudencia constitucional reciente.	procesal con una propuesta de reforma normativa.
Dimensión priorizada	Dimensión sustantiva del principio de taxatividad.	Dimensión procesal del derecho de defensa y delimitación del objeto de prueba.	Integración de ambas dimensiones (sustantiva y procesal) en un solo análisis.
Normativa analizada	Artículo 386 del COIP y artículo 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.	Artículo 17 del COIP, artículo 386 del COIP, artículo 95 de la ley de tránsito y sentencias 106-20-IN/24, 860-19-EP/24 y 18-11-IN/25.	Cuerpo normativo completo más jurisprudencia constitucional y evidencia cualitativa contextual (Manabí).
Jurisprudencia constitucional	No incorporada o tratada incipientemente.	Análisis de sentencias 106-20-IN/24 y 18-11-IN/25 con matices críticos.	Lectura crítica que restringe la aplicación directa de la sentencia 18-11-IN/25 al ámbito punitivo del artículo 386.
Propuesta normativa	Ausente o limitada a recomendaciones generales.	Ausente o no sistematizada.	Reforma centrada en la ausencia de habilitación material concreta, con tres criterios estructurales definidos.
Evidencia empírica	No incorporada.	No incorporada.	Entrevistas semiestructuradas a dos informantes clave del ámbito del tránsito en Manabí, como evidencia ilustrativa.
Vacío identificado	Confusión terminológica sin propuesta de solución.	Análisis fragmentado entre lo sustantivo y lo procesal.	Ausencia de articulación simultánea de ambas dimensiones, pero con propuesta de reforma validable.

Organización administrativa de las licencias y tipicidad penal

El primer resultado consiste en una diferencia normativa verificable entre la estructura administrativa de las habilitaciones para conducir y el lenguaje empleado por el artículo 386 del COIP. El artículo 95 de la LOTTTSV clasifica las licencias en no profesionales, profesionales y especiales, y dispone que los tipos de cada categoría se definan en el reglamento. En cambio, el artículo 386, párrafo tercero, numeral 2, sanciona conducir con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo. En la sentencia 18-11-IN/25, al resolver el cargo contra el artículo 96 de la LOTTTSV, la Corte citó el artículo 95 y observó que el reglamento desarrollaba las categorías y los tipos en sus artículos 132–140; desestimó el cuestionamiento de seguridad jurídica respecto del artículo 96. Ese fallo no determinó si una diferencia de tipo satisface el elemento

"categoría diferente" del artículo 386, numeral 2 (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008b, art. 95; Presidencia de la República del Ecuador, 2012, arts. 132–140; Corte Constitucional del Ecuador, 2025, párrs. 128–129).

La reforma de 2021 al artículo 17 del COIP incide en la interpretación porque su segundo inciso ordena considerar los preceptos administrativos de tránsito. Esta regla debe leerse junto con el primer inciso, que reserva al COIP la tipificación de las infracciones penales, y con el artículo 76, numeral 3, de la Constitución, que prohíbe sancionar conductas no tipificadas previamente por ley. Por ello, la remisión permite consultar la LOTTTSV y su reglamento para precisar técnicamente elementos ya previstos en el tipo penal; no autoriza a sustituir "categoría" por "tipo" ni a ampliar el supuesto sancionatorio mediante analogía desfavorable. Esta distinción permite reconocer la integración técnica permitida sin convertir la normativa administrativa en fuente autónoma de nuevas infracciones (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014, art. 17; Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008a, art. 76, numeral 3).

La distinción entre categoría y tipo posee consecuencias prácticas visibles. El artículo 132 del Reglamento, por ejemplo, incluye los tipos A (ciclomotores, motocicletas, tricars y cuadrones) y B (automóviles y camionetas) dentro de la categoría no profesional, mientras que el tipo C corresponde a la categoría profesional. Por tanto, una diferencia entre los tipos A y B ilustra una diferencia entre habilitaciones dentro de una misma categoría, no una diferencia automática de categoría. El ejemplo muestra por qué ambas clasificaciones no son sinónimas; la subsunción en el artículo 386, párrafo tercero, numeral 2, exige identificar la categoría jurídicamente exigible para el vehículo y no extender el supuesto penal por analogía (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008b, art. 95; Presidencia de la República del Ecuador, 2012, art. 132; Beltrán-Ayala & Murillo-Villagomez, 2020).

El criterio correcto consiste en reconocer que la legislación sectorial complementa técnicamente el alcance de cada habilitación, pero no autoriza a sustituir la expresión legal por una noción más amplia. La remisión del artículo 17 del COIP funciona como puente entre el régimen sancionatorio y el régimen administrativo, pero no habilita a crear tipos penales por vía reglamentaria. Por ello, cuando la diferencia entre licencias se ubica exclusivamente en el tipo y no en la categoría general, la subsunción en el artículo 386 numeral 2 del COIP exige especial cautela dogmática para no incurrir en una ampliación desfavorable del supuesto de hecho (Quezada et al., 2021; Vargas Vélez & Redrobán Barreto, 2024).

Legalidad, taxatividad y reserva de ley

La discordancia examinada incide potencialmente en la dimensión de taxatividad o lex certa del principio de legalidad, aunque su sola existencia no permite concluir automáticamente que la disposición sea inconstitucional. La exigencia de certeza procura que la persona pueda conocer con antelación la conducta sancionada y que la

autoridad aplicadora disponga de límites normativos suficientes para evitar decisiones imprevisibles. La sentencia 106-20-IN/24 examinó el artículo 386, párrafo tercero, numeral 1, y no el numeral 2 aquí estudiado. Condicionó el supuesto de realizar un servicio distinto del autorizado a que existiera regulación que permitiera obtener la autorización; además, declaró inconstitucional la retención por un plazo mínimo de siete días y lo sustituyó por un máximo de siete días. La decisión no resolvió la constitucionalidad de la infracción relativa a licencias de categoría diferente, por lo que constituye un parámetro contextual sobre taxatividad y previsibilidad, no un pronunciamiento directo sobre este caso (Corte Constitucional del Ecuador, 2024a).

La Constitución del Ecuador establece, en su artículo 76 numeral 3, que nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que al momento de cometerse no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza. De esta manera se refuerza la reserva de ley en materia sancionatoria y se exige que la descripción típica provenga de la propia ley formal, no de normas reglamentarias. Cuando el legislador delega al reglamento la definición de elementos esenciales del tipo, desdibuja la frontera entre la ley y el reglamento y se debilita la garantía de taxatividad. De ahí que resulta especialmente relevante en materia contravencional, donde la sanción puede implicar privación de libertad (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008a; Crespo-Berti et al., 2021).

El análisis debe evitar dos extremos. Por una parte, no resulta suficiente afirmar que la remisión a reglas administrativas vulnera por sí misma la reserva de ley, especialmente cuando el artículo 17 del COIP reconoce expresamente su relevancia en materia de tránsito. Por otra, la existencia de esa remisión tampoco autoriza a crear por vía interpretativa una conducta distinta de la descrita por el legislador. La cuestión consiste en determinar si la normativa sectorial complementa un elemento ya previsto por la ley penal o si introduce un nuevo presupuesto de sanción. En este segundo escenario, la interpretación requeriría especial cautela frente a la prohibición de analogía desfavorable (Ferrajoli, 2018; Salas, 2012).

La dogmática penal contemporánea reconoce que ciertas remisiones normativas resultan compatibles con el principio de legalidad cuando el núcleo de la prohibición se encuentra definido en la propia ley. La ley penal en blanco, en su versión admisible, exige que la conducta prohibida sea predeterminada por el legislador y que la norma complementaria precise únicamente aspectos técnicos secundarios. Cuando la remisión desplaza elementos esenciales del tipo hacia el reglamento, se produce una vulneración del principio de taxatividad que afecta la seguridad jurídica. La dogmática clásica, representada por Roxin (1997) y Zaffaroni et al. (2000), sostiene que la admisibilidad de las leyes penales en blanco depende del grado de determinación del núcleo prohibido por el legislador (Tamayo Arboleda, 2013; Crespo-Berti et al., 2021).

En el caso del artículo 386 numeral 2 del COIP, la expresión "categoría diferente" se refiere a un elemento normativo cuya determinación depende del régimen administrativo. La dependencia, sin embargo, no es absoluta, pues el artículo 17 del COIP reconoce expresamente la integración con la legislación sectorial. La pregunta dogmática relevante consiste en si esa integración permite identificar con precisión la habilitación exigible o si introduce un grado de indeterminación incompatible con la lex certa. La respuesta exige distinguir entre los elementos del tipo que el legislador ha definido expresamente y aquellos cuya determinación depende del reglamento para valorar en cada caso si la remisión respeta los estándares constitucionales de claridad y previsibilidad.

Incidencia procesal en el procedimiento expedito

Una descripción típica que admite interpretaciones divergentes puede proyectarse sobre la impugnación de contravenciones de tránsito, especialmente cuando la citación no identifica con precisión la licencia poseída, la habilitación exigible para el vehículo y la razón jurídica por la cual aquella se considera insuficiente. La delimitación de estos elementos permite definir con mayor claridad el hecho controvertido y la actividad probatoria. La sentencia 860-19-EP/24, aunque resolvió un supuesto distinto, confirma la relevancia constitucional de las reglas de anuncio, admisión y práctica de prueba en los procedimientos de tránsito y demuestra que su carácter expedito no elimina las garantías de contradicción y defensa (Corte Constitucional del Ecuador, 2024b).

Desde esta perspectiva, la responsabilidad no debería derivarse únicamente de una diferencia nominal entre documentos, sino de la acreditación de los elementos que integran la infracción aplicable. Para una adecuada subsunción resulta necesario establecer qué licencia poseía la persona, cuál era la habilitación jurídicamente exigible para el vehículo conducido y qué regla normativa conecta ambas circunstancias. Mediante esta secuencia probatoria no se resuelve por sí sola la discusión sobre el alcance del artículo 386, pero reduce el riesgo de que la incertidumbre interpretativa sea trasladada a la persona procesada mediante presunciones o exigencias probatorias que correspondan a la parte acusadora.

La dimensión probatoria del problema se conecta con el derecho a la defensa reconocido en el artículo 76 numeral 7 de la Constitución ecuatoriana. Cuando la imputación no especifica con claridad la categoría o el tipo de licencia exigible, la persona procesada enfrenta dificultades para organizar su defensa y para contradecir los elementos que fundamentan la sanción, lo cual se agrava en procedimientos contravencionales expeditos, donde los plazos son reducidos y la complejidad probatoria se incrementa. La jurisprudencia constitucional ha enfatizado que el carácter expedito del procedimiento no exime al Estado del deber de garantizar el contradictorio y la posibilidad real de defensa (Livisaca Campoverde et al., 2025).

La estructura probatoria sugerida para estos casos debería identificar, al menos, los siguientes elementos: la licencia efectivamente poseída por la persona, la habilitación jurídicamente exigible para el vehículo conducido, la norma que establece esa exigencia y la causa por la cual la licencia poseída resulta insuficiente. Así, se le permite a la autoridad y al procesado distinguir entre diferencias de categoría y diferencias de tipo, lo cual resulta indispensable para evitar una aplicación desmedida del tipo contravencional. La precisión en la imputación, lejos de constituir una exigencia formal, opera como garantía sustantiva del derecho de defensa (Mendoza-Tejada, 2024; Aguas-Almeida & Molina-Andrade, 2024).

Análisis crítico de la jurisprudencia constitucional

La sentencia 18-11-IN/25 debe leerse en el ámbito concreto del cargo que resolvió. En los párrafos 128 y 129, la Corte examinó el cuestionamiento de seguridad jurídica contra el artículo 96 de la LOTTTSV; observó que el artículo 95 citado en ese análisis remitía la definición de categorías y tipos al reglamento y que este los desarrollaba en sus artículos 132–140. Con base en ello, descartó una contradicción entre el artículo 96 y el artículo 82 de la Constitución. La sentencia no examinó la constitucionalidad del artículo 386, párrafo tercero, numeral 2, ni resolvió si la diferencia entre tipos equivale a una diferencia de categoría para efectos de esa contravención. Su razonamiento no debe trasladarse mecánicamente al ámbito punitivo ni presentarse como decisión directa sobre el supuesto estudiado (Corte Constitucional del Ecuador, 2025, párrs. 128–129).

A diferencia del precepto analizado por la Corte, el tipo contravencional penal sanciona privativamente de libertad o con multas drásticas una conducta descrita bajo el término estricto de “categoría diferente”. Permitir que la vía administrativa extienda este concepto hacia diferencias puramente tipológicas sin un anclaje claro en la ley penal abre un flanco de discrecionalidad interpretativa incompatible con el principio de taxatividad. La Corte Constitucional no resolvió específicamente el supuesto aquí estudiado y, por tanto, su criterio debe aplicarse con cautela para evitar extrapolaciones que afecten la garantía de lex certa en el ámbito punitivo. La diferencia entre el régimen administrativo y el punitivo exige una interpretación diferenciada (Salas, 2012; Ferrajoli, 2018).

La sentencia 106-20-IN/24 permite precisar el alcance del artículo 17 del COIP. En los párrafos 42 a 46, la Corte recurrió a la LOTTTSV para delimitar el contenido de los títulos habilitantes y las autorizaciones de frecuencia. Respecto del supuesto de realizar un servicio distinto del autorizado, consideró que la formulación podía abarcar actividades aún no reguladas y condicionó su aplicación a que existiera regulación que permitiera obtener la autorización. Ese análisis correspondió al artículo 386, párrafo tercero, numeral 1, y no al numeral 2 sobre licencias. La sentencia respalda el uso de normas administrativas para precisar elementos técnicos, pero no autoriza a ampliar por

analogía desfavorable el supuesto penal relativo a categorías de licencia (Corte Constitucional del Ecuador, 2024a, párrs. 42–46).

La sentencia 860-19-EP/24 demuestra que las reglas probatorias continúan sometidas al escrutinio de las garantías constitucionales, incluso dentro de procedimientos expeditos de tránsito. Cuando la imputación depende de la licencia utilizada y de la habilitación exigible, la citación y la actividad probatoria deberían permitir reconstruir de forma verificable ambos extremos. El problema no se resuelve únicamente mediante una modificación terminológica, pues también exige una aplicación probatoria que identifique la norma administrativa complementaria, el vehículo concreto, el alcance de la licencia y la relación entre esos elementos, sin invertir la carga que corresponde a la acusación (Corte Constitucional del Ecuador, 2024b).

A partir de esta triangulación, el criterio de "habilitación material concreta" ofrece una alternativa conceptual que evita convertir las denominaciones "categoría" y "tipo" en fines autónomos de la sanción. Su ventaja consiste en dirigir el núcleo de la prohibición hacia la ausencia efectiva de autorización jurídica para conducir el vehículo específico. No obstante, este criterio también presenta un riesgo, es decir, si se formula mediante una remisión excesivamente abierta al régimen administrativo, podría desplazar hacia normas secundarias la determinación sustancial de la conducta sancionada. Por ello, una eventual reforma debería definir en la propia ley penal el elemento esencial de ausencia de habilitación y utilizar la normativa sectorial únicamente para precisar técnicamente el alcance de cada licencia (Mingorance Sánchez, 2021).

Análisis de las entrevistas a informantes clave del ámbito del tránsito en Manabí

Los dos informantes consultados describieron dificultades prácticas relacionadas con la diferencia terminológica entre categoría y tipo de licencia en la aplicación del artículo 386 del COIP. Sus testimonios no permiten establecer la frecuencia del fenómeno ni generalizar los resultados al conjunto de agentes, autoridades o unidades judiciales del país. Su función dentro del estudio consiste en contextualizar el análisis normativo e identificar problemas que, según la experiencia de los participantes, pueden presentarse en la subsunción de determinadas conductas y en la delimitación del objeto probatorio. En consecuencia, las afirmaciones derivadas de esta fuente se circunscriben al contexto y a la experiencia reportada por los entrevistados.

El Entrevistado 1 manifestó que, en determinados casos, ambas licencias pueden pertenecer a la categoría no profesional y que, desde una lectura literal del tipo contravencional, no existiría una categoría diferente. Esta observación describe un posible problema de subsunción cuando la autoridad considera materialmente insuficiente una licencia, pero la diferencia se ubica en el tipo y no necesariamente en la categoría general. El Entrevistado 2 señaló que la ausencia de una referencia expresa al tipo de licencia puede generar ambigüedad respecto del objeto de prueba en

audiencia. Ambos testimonios convergen en una preocupación interpretativa, aunque no constituyen prueba de una práctica institucional uniforme ni permiten derivar una consecuencia jurídica automática.

En conjunto, los testimonios son compatibles con el planteamiento dogmático de que la divergencia terminológica puede producir dificultades de aplicación en determinados casos. No obstante, la evidencia empírica disponible es insuficiente para afirmar que tales dificultades generen de manera generalizada impunidad, decisiones contradictorias o afectaciones sistemáticas al derecho de defensa. La utilidad del componente cualitativo reside, por tanto, en identificar escenarios que justifican una revisión normativa y probatoria más precisa, mientras que la determinación de la frecuencia y magnitud del problema requeriría estudios posteriores con expedientes, citaciones, resoluciones judiciales y una muestra más amplia de operadores.

Propuesta de reforma normativa

Con base en los resultados normativos, jurisprudenciales y académicos, se propone sustituir la referencia exclusiva a la "categoría" de licencia por una formulación centrada en la ausencia de habilitación jurídica para conducir el vehículo efectivamente utilizado. A través de esta alternativa se busca disminuir la dependencia de una nomenclatura administrativa y, al mismo tiempo, conservar la posibilidad de utilizar la legislación sectorial para precisar técnicamente qué licencia habilita cada clase de vehículo. La propuesta no pretende eliminar la coordinación entre el COIP y la normativa de tránsito, sino establecer en la ley penal un núcleo de prohibición suficientemente identificable y compatible con las exigencias de taxatividad (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014; Presidencia de la República del Ecuador, 2012).

La fórmula sugerida para el artículo 386, dentro del bloque sancionatorio correspondiente, es la siguiente: "La persona que conduzca un vehículo automotor sin poseer una licencia que, conforme a la ley y al régimen técnico de habilitación aplicable, autorice expresamente la conducción del vehículo por sus características, capacidad, uso o modalidad de servicio, no será sancionada cuando la licencia poseída otorgue habilitación expresa o concurrente para la conducción realizada". Esta redacción centra la conducta típica en la inexistencia de una habilitación jurídicamente suficiente y reduce el riesgo de que la sanción dependa únicamente de la denominación administrativa de la licencia.

El primero de los criterios estructurales de la propuesta consiste en definir el núcleo de la prohibición en la propia ley penal, y así evitar que la remisión al régimen administrativo traslade elementos esenciales del tipo hacia normas secundarias. La determinación legislativa directa resulta indispensable para satisfacer el principio de reserva de ley y la garantía de taxatividad. La ley penal debe identificar con claridad la conducta prohibida y los criterios que permiten reconocerla y dejar al reglamento

únicamente la función técnica de precisar el alcance específico de cada licencia. El eje dogmático de la reforma lo constituye esta distinción funcional entre núcleo legal y precisión técnica reglamentaria.

El segundo criterio consiste en introducir una cláusula expresa de atipicidad cuando la licencia poseída otorgue habilitación expresa o concurrente para la conducción realizada. La cláusula opera como mecanismo de cierre y evita que la sanción se aplique en supuestos en los que el conductor efectivamente cuenta con autorización jurídica para conducir el vehículo específico, aun cuando la denominación administrativa de su licencia no coincida literalmente con la exigible. Mediante esa precisión se reduce el riesgo de sanciones fundadas en diferencias puramente terminológicas y armoniza la aplicación del precepto con el principio de lesividad reconocido en el artículo 76 numeral 1 de la Constitución del Ecuador (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008a).

El tercer criterio consiste en proponer un proceso de validación técnico-jurídica que documente la viabilidad normativa de la reforma. Esa validación no se realizó en el presente estudio; por tanto, no se reportan dictámenes de especialistas, instrumento aplicado, participantes ni resultados. Si se efectuara en una fase posterior, debería incluir especialistas en derecho penal, derecho administrativo, técnica legislativa y judicatura de tránsito, y documentar su número y perfil, los criterios de selección, el instrumento, los resultados y los ajustes derivados. La evaluación debería examinar la compatibilidad con la reserva de ley, el grado de determinación del núcleo prohibido y su relación con el artículo 17 del COIP y la legislación sectorial. También tendría que valorar si la propuesta permite identificar objetivamente la licencia exigible y aporta claridad al objeto de prueba.

Discusión

Los resultados confirman la continuidad de una línea de antecedentes nacionales que ha identificado dificultades en la formulación del artículo 386, según se sintetizó en la Tabla 1. El presente estudio coincide con esos trabajos en la existencia de una tensión terminológica, pero amplía la discusión al considerar el artículo 17 del COIP, la jurisprudencia constitucional posterior y las consecuencias que la delimitación del tipo puede tener sobre el objeto de prueba.

En el plano teórico, el estudio coincide con la tradición garantista representada por Ferrajoli (2018) y con las críticas formuladas por Salas (2012) a la pretensión de cientificidad del garantismo penal. Tal tensión teórica resulta útil para encuadrar el análisis del artículo 386, pues permite reconocer que el principio de taxatividad opera simultáneamente como regla de lenguaje y como regla de decisión. Tamayo Arboleda (2013), por su parte, ofrece herramientas para comprender la tipicidad como límite al poder punitivo del Estado, criterio que ilumina la crítica a las interpretaciones extensivas

desfavorables. La convergencia entre estas fuentes dogmáticas y los antecedentes nacionales refuerza la pertinencia de una reforma centrada en la habilitación material concreta.

En cuanto a las limitaciones del estudio se reconoce que el componente empírico se circunscribe a dos informantes clave seleccionados intencionalmente en la provincia de Manabí, por lo que sus testimonios no representan estadísticamente al conjunto de agentes, autoridades o unidades judiciales del país. El estudio tampoco incorpora una base cuantitativa de citaciones, impugnaciones, sentencias condenatorias o decisiones ratificatorias de inocencia que permita estimar la frecuencia del problema. Al existir una limitación cuantitativa, se restringe el alcance de las afirmaciones empíricas y se obliga a interpretar los testimonios como evidencia ilustrativa y no como base para generalizaciones. La delimitación resulta coherente con el diseño dogmático-jurídico adoptado, que privilegia el análisis normativo sobre la medición estadística del fenómeno (Theil, 2025).

El análisis de testimonios se limita al material consignado en el manuscrito y no sustituye un estudio cualitativo de mayor amplitud con saturación temática. La selección intencional de informantes, aunque pertinente para identificar dificultades de aplicación, impide generalizar los resultados al conjunto de operadores de tránsito del país. Los testimonios aportan evidencia contextual sobre problemas de subsunción y delimitación probatoria, pero no permiten establecer la frecuencia nacional del fenómeno ni la existencia generalizada de decisiones contradictorias. La limitación metodológica obliga a presentar los resultados cualitativos como hipótesis interpretativas que requieren contraste posterior con expedientes, citaciones y resoluciones judiciales.

La propuesta de reforma no cuenta en esta versión con una validación de expertos metodológicamente documentada. Por ello, no se presenta como una solución validada y no se atribuyen dictámenes ni resultados inexistentes. El manuscrito formula una propuesta y describe criterios para evaluarla; la validación efectiva constituye una fase pendiente. Su eventual adopción requeriría un proceso de consulta con actores institucionales, académicos y judiciales, así como una revisión de compatibilidad con la legislación sectorial vigente. Esta delimitación evita sobreestimar el alcance de la propuesta y señala la necesidad de estudios complementarios sobre su factibilidad y sus efectos prácticos.

Conclusión

El artículo 386 del COIP utiliza la expresión “licencia de categoría diferente” dentro de un sistema normativo en el que la legislación de tránsito distingue categorías generales y tipos específicos de licencia. La diferencia es jurídicamente relevante, aunque no

permite afirmar por sí sola la existencia de una inconstitucionalidad. El artículo 17 del COIP autoriza considerar los preceptos administrativos de tránsito, por lo que el problema central consiste en determinar si esas normas complementan técnicamente el tipo o si son utilizadas para ampliar la conducta sancionada más allá del significado razonablemente atribuible a la disposición penal. La distinción entre categoría y tipo exige, por tanto, una interpretación restrictiva que evite extensiones desfavorables por vía analógica y que preserve la reserva de ley en materia sancionatoria.

La jurisprudencia constitucional examinada exige una lectura matizada y crítica. La sentencia 106-20-IN/24 resolvió sobre el artículo 386, párrafo tercero, numeral 1: condicionó el supuesto de servicio distinto del autorizado a la existencia de una regulación que permitiera obtener la autorización y eliminó el carácter mínimo del plazo de retención, sustituyéndolo por un máximo de siete días. No examinó el numeral 2 sobre licencias de categoría diferente. La sentencia 18-11-IN/25 desestimó un cargo de seguridad jurídica contra el artículo 96 de la LOTTTSV, pero tampoco decidió la constitucionalidad del artículo 386, párrafo tercero, numeral 2. Por tanto, ninguna de ellas constituye un pronunciamiento directo sobre el supuesto analizado. La integración técnica del artículo 17 debe mantenerse dentro del texto penal y no convertirse en una ampliación analógica desfavorable. La sentencia 860-19-EP/24 complementa este panorama al subrayar que el carácter expedito del procedimiento no exime al Estado de garantizar el contradictorio y delimitar adecuadamente el objeto de prueba (Corte Constitucional del Ecuador, 2024a; 2024b; 2025).

Los testimonios de los dos informantes clave permiten identificar, dentro del contexto estudiado en Manabí, dificultades de subsunción y delimitación probatoria relacionadas con la distinción entre categoría y tipo de licencia. Debido al carácter intencional y reducido de la muestra, estos resultados deben interpretarse como evidencia cualitativa contextual y no permiten establecer la frecuencia nacional del fenómeno, la existencia generalizada de decisiones contradictorias, ni una afectación sistemática al derecho de defensa. Su utilidad reside en ilustrar escenarios problemáticos que justifican la revisión normativa propuesta y en orientar futuras investigaciones con muestras más amplias que permitan estimar la magnitud real del problema en el sistema ecuatoriano de control de tránsito.

Una reforma centrada en la ausencia de habilitación material concreta mejora la correspondencia entre la finalidad de seguridad vial y las garantías propias del derecho sancionador, siempre que el elemento esencial de la prohibición quede definido en la ley y la normativa administrativa cumpla una función técnica complementaria. La propuesta formulada constituye un punto de partida para el debate legislativo y dogmático, no una solución definitivamente validada, por lo que antes de su eventual adopción requiere revisión especializada, documentación del proceso de validación y contraste con casos reales que permitan comprobar su claridad y aplicabilidad.

Acerca de

Contribución de los autores: Los autores contribuyeron a la conceptualización del estudio, al desarrollo metodológico, al análisis e interpretación de los datos, a la redacción del manuscrito y a la revisión crítica de su contenido intelectual. Ambos autores aprobaron la versión final para su publicación.

Financiamiento: Los autores declaran que no recibieron financiamiento para esta investigación.

Conflicto de interés: Los autores declaran no tener conflicto de intereses para la publicación del presente artículo científico.

Objetos de ciencia abierta: https://doi.org/10.33996/revistalex.v9i35.571

Referencias

Aguas-Almeida, C. E., & Molina-Andrade, W. P. (2024). El principio de proporcionalidad en las sanciones administrativas en el ordenamiento jurídico ecuatoriano. *593 Digital Publisher CEIT, 9*(4), 726–740. https://doi.org/10.33386/593dp.2024.4.2573

Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008a, 20 de octubre). *Constitución de la República del Ecuador.* Registro Oficial No. 449. https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcnBldGE6ICJub3RhaXAyMDIzIiwgdXVpZDoiODJiZWZiNjctZmUxNC00MDRmLTgzMmItYjFjM2RjM2FiODA5LnBkZiJ9

Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008b, 7 de agosto). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.* Registro Oficial Suplemento No. 398. https://www.aduana.gob.ec/gacnorm/data/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014, 10 de febrero). *Código Orgánico Integral Penal.* Registro Oficial Suplemento No. 180. https://www.gob.ec/regulaciones/180-codigo-organico-integral-penal

Beltrán-Ayala, J. M., & Murillo-Villagomez, P. M. (2020). Sanciones desde el artículo 386 numeral 3.2 del Código Orgánico Integral Penal en materia vehicular. *Iustitia Socialis, 5*(3), 529–550. https://doi.org/10.35381/racji.v5i3.1130

Corte Constitucional del Ecuador. (2024a, 22 de agosto). *Sentencia No. 106-20-IN/24.* https://www.funcionjudicial.gob.ec/resources/pdf/sentencia%20CC%20106-20-IN24.pdf

Corte Constitucional del Ecuador. (2024b, 31 de enero). *Sentencia No. 860-19-EP/24.* https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcnBldGE6J3RyYW1pdGUnLCB1dWlkOidmNmI4M2NlMy1iNmIzLTRkMjgtODEwYy04MjBmYWMxMmFlYTUucGRmJ30=

Corte Constitucional del Ecuador. (2025, 9 de enero). *Sentencia No. 18-11-IN/25 y acumulados.* https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/eyJjYXJwZXRhIjoidHJhbWl0ZSIsInV1aWQiOiIzMWM2NTMzZS00ZDY1LTRlMWUtYjlhNC0yMWU0YzAxMDQ1YTYucGRmIn0=

Crespo-Berti, L. A., Solá Íñiguez, M., & Benavides Benálcazar, M. M. (2021). La inconstitucionalidad de la norma penal en blanco. *Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores, 8*(spe3), 00015. https://doi.org/10.46377/dilemas.v8i.2694

Ferrajoli, L. (2018). Derecho y razón: Teoría del garantismo penal (13.ª ed.). Trotta.

Livisaca Campoverde, S. C., Yunga Nagua, M. D., & Campoverde Nivicela, L. J. (2025). Vulneración del derecho a la defensa en las sanciones de tránsito por exceso de velocidad a través de radares electrónicos. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 9*(4), 7433–7456. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i4.19338

Mendoza-Tejada, E. D. (2024). Efectos de la imposición automática de la pena de inhabilitación definitiva. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Criminalísticas, 9*(16), 34–47. https://doi.org/10.35381/racji.v8i16.3150

Mingorance Sánchez, J. A. (2021). El derecho penal del riesgo. *Apuntes sobre su aplicación en el ámbito de la seguridad vial. Revista de Derecho UNED, (28), 397–*429. https://doi.org/10.5944/rduned.28.2021.32884

Morales Íñiguez, V. A. (2016). *La contravención de tránsito de primera clase determinada en el artículo 386 numeral 2 del COIP, en el Distrito Metropolitano de Quito, año 2015* [Tesis de grado, Universidad Central del Ecuador]. Repositorio Digital de la Universidad Central del Ecuador. http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/8239

Presidencia de la República del Ecuador. (2012, 25 de junio). *Reglamento general para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Ejecutivo No. 1196).* Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 731. https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2019-12/REGLAMENTO_A_LA_LEY_DE_TRANSPORTE_TERRESTRE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf

Quezada, J. J., Asanza-Romero, C. A., & Suqui-Romero, G. Y. (2021). La falta de regulación del incorrecto uso de licencias de conducir en el Ecuador. *Sociedad & Tecnología, 4*(S2), 500–515. https://doi.org/10.51247/st.v4iS2.166

Roxin, C. (1997). Derecho penal: Parte general (Tomo I): *Fundamentos. La estructura de la teoría del delito* (D.-M. Luzón Peña, M. Díaz y García Conlledo, & J. de Vicente Remesal, Trads.). Civitas.

Salas, M. E. (2012). Sin derecho ni razón. *Sobre el garantismo penal de L. Ferrajoli: su carencia de validez científica y de practicidad real. Doxa. Cuadernos de Filosofía del Derecho, (35), 751–*789. https://doi.org/10.14198/DOXA2012.35.32

Tamayo Arboleda, F. L. (2013). El principio de tipicidad como límite al poder punitivo del Estado (Comentarios al artículo 10 del Código Penal Colombiano). *Nuevo Foro Penal, 9*(80), 34–81. https://doi.org/10.17230/nfp.9.80.2

Theil, S. (2025). Carefully tailored: Doctrinal methods and empirical contributions. *Oxford Journal of Legal Studies, 45*(4), 1047–1075. https://doi.org/10.1093/ojls/gqaf029

Vargas Vélez, S. M., & Redrobán Barreto, W. E. (2024). Seguridad jurídica frente a la categorización de licencias de conducir no profesionales en Ecuador. *LATAM Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades, 5*(4), 4188–4200. https://doi.org/10.56712/latam.v5i4.2558

Villacres-López, J. M., & Pazmay-Pazmay, S. F. (2021). Derecho constitucional a la seguridad jurídica de los ciudadanos en el Ecuador. *Polo del Conocimiento, 6*(5), 1222–1233. https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/2751

Zaffaroni, E. R., Alagia, A., & Slokar, A. (2000). Derecho penal: Parte general. Ediar.

Este artículo está bajo la licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0).