UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO

"NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA AUTORIZACIÓN A LAS LICENCIAS PROFESIONALES, QUE HABILITE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TODAS LAS CATEGORÍAS"

Tesis previa a la obtención del Título de Abogada.

DIRECTOR:

Dr. Luis Mogrovejo Jaramillo, Mg. Sc.

AUTORA:

Cristina Luzuriaga Montoya

LOJA-ECUADOR

2014

CERTIFICACIÓN

Dr. Luis Mogrovejo Jaramillo Mg. Sc. Docente de la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja.

C E R T I F I C A:

Que el presente trabajo de investigación, previo a la obtención del Título de Abogada, titulado: "NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA AUTORIZACIÓN A LAS LICENCIAS PROFESIONALES, QUE HABILITE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TODAS LAS CATEGORÍAS", ha sido dirigido, supervisado y revisado en todas sus partes, el mismo que cumple con los requisitos legales que exige la institución, autorizando su presentación.

Loja, 30 de abril de 2014

Dr. Luis Mogrovejo Jaramillo Mg.sc.
DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Yo, Cristina del Pilar Luzuriaga Montoya; declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

Autora: Cristina del Pilar Luzuriaga Montoya

Firma:----------

Cédula: 110486948-0

Fecha: Loja, Abril de 2014

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.

Yo, CRISTINA DEL PILAR LUZURIAGA MONTOYA, declaro ser autora de la tesis titulada "NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA AUTORIZACIÓN A LAS LICENCIAS PROFESIONALES, QUE HABILITE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TODAS LAS CATEGORÍAS", como requisito para optar al grado de Licenciada en Jurisprudencia y Abogada; 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 RDI, 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 de la tesis que realice un tercero.
Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 02 días del mes de mayo de dos mil catorce, firma la autora.

Firma:.....
Autora: Cristina del Pilar Luzuriaga Montoya
Cédula: 110486948-0
Dirección: Trinidad y Tobago, y Brasil
Correo Electrónico: criss_lm@hotmail.es
Teléfono: 2-56-22-26 Celular: 0985357489

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Luis Mogrovejo Jaramillo
Tribunal de Grado: Dr. Shandry Armijos (Presidente),
Dr. Robert Blacio (Miembro del Tribunal),
Dra. Jenny Jaramillo (Miembro del Tribunal)

DEDICATORIA

Este trabajo se lo dedico a mis padres y hermanos., los mismos que han sido parte fundamental durante los años de preparación académica, de igual forma se lo dedico a la Carrera de Derecho que forma parte de la nueva generación, y que serán el fruto del cual nacerá el derecho en las sociedades futuras

Cristina Luzuriaga Montoya

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento primero a Dios, luego a mis padres, ya que de ellos he recibido todo el apoyo durante mi preparación académica, hasta la culminación de la misma. A mis hermanos., que también han sido un apoyo muy significativo.

Este trabajo tiene especial merecimiento para la institución como tal, y para cada uno de los docentes que con la sabiduría que los caracteriza por el sólo hecho de educar en esta prestigiosa Universidad, me han ayudado a formarme en cada uno los pasos que he tenido que recorrer para llegar hasta aquí. De igual manera una gratitud muy especial y personal para el Dr. Luis Mogrovejo Jaramillo, que con infinita ciencia y paciencia, ha sabido dirigir mi trabajo investigativo.

La autora.

1. TÍTULO

NÓRMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA AUTORIZACIÓN A LAS LICENCIAS PROFESIONALES, QUE HABILITE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TODAS LAS CATEGORÍAS

2. RESUMEN

Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido un elemento medular para el avance o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas. Los medios de transporte fueron siempre necesarios en el desarrollo de los pueblos ante la necesidad de mejorar el sistema de vida, por lo que se implantaron muchos mecanismos de acuerdo a la época.

Sin embargo, las necesidades de utilizar transporte aumentan por ventajas y restricciones geográficas, cambios demográficos, crecimiento de ciudades y características socioeconómicas y culturales de los individuos; generando, problemas en movilidad (congestión), accidentalidad, contaminación, cambios de uso en suelo, degradación de recursos naturales (ante la necesidad de construir obras de infraestructura para su funcionamiento) y fragmentación de dinámicas económicas.

Por consiguiente, las causas y soluciones en materia de transporte deben ser eficientes teniendo en cuenta el óptimo bienestar social.

Por esta razón en la actualidad el transporte es de vital importancia para la sociedad en general, incluyendo a los trabajadores que hacen del transporte su profesión y medio de sustento.

ABSTRACT

As in all the world, transport is and has been a core element for forward or the delay of different civilizations and cultures. Means of transport were always necessary in the development of peoples before the need to improve the system of life, so were many mechanisms according to the season.

However, the needs of use transport increase by advantages and geographical constraints, demographic changes, growth of cities and socio-economic and cultural characteristics of individuals; generating, problems in mobility (congestion), accidents, pollution, changes in soil, degradation of natural resources (given the need to build infrastructure for their operation) and fragmentation of economic dynamics.

Therefore the causes and solutions for transport should be efficient taking into account the optimal social welfare.

For this reason nowadays transport is vital for society in general, including the workers who make the transportation profession and livelihood

3. INTRODUCCIÓN

Con mi trabajo de investigación intitulado: **“Nórmese en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la autorización a las licencias profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías”,** pretendo efectuar un aporte al ordenamiento jurídico en materia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial en el país. Considero que el desarrollo, evolución y cambios que se han producido a través del tiempo, permite la viavilización de reajustes legales acordes a las necesidades socioeconómicas.

Una de las necesidades imperiosas del sector profesional del Estado Ecuatoriano, es ampliar su competencia o autorización para la conducción de vehículos livianos, pesados y extra pesados, pero sin descuidar la seguridad de los usuarios de la transportación pública. En tal virtud he realizado un estudio jurídico analítico sobre la problemática planteada en mi trabajo investigativo, para poder observar de cerca los aspectos importantes que marcan las necesidades e intereses de la sociedad, en lo que a transporte se refiere.

Mi trabajo se encuentra estructurado de un Marco Conceptual que contiene conceptos y definiciones básicas de licencias, transporte, vehículos y conductores; un Marco Jurídico que comprende: Doctrina respecto de las licencias de conducir, de la Ley Orgánica de Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el otorgamiento de las licencias de conducir, régimen legal de la Agencia Nacional de Tránsito, y un análisis jurídico sobre las licencias de conducir con sus categorías y tipos; y un Marco Doctrinario que comprende. Del Transporte terrestre generalidades, Tipos de vehículos existentes en el Ecuador, origen de las licencias de conducir, evolución histórica de las licencias de conducir en el Ecuador; y, los conductores en el Ecuador.

En los resultados de la investigación de campo, con las encuestas y entrevistas determino que no es necesario que se limite el trabajo de los conductores profesionales, y que se dé una autorización con la licencia de conducir que habilite a los conductores profesionales la conducción de todo tipo de vehículos. Procediendo argumentadamente a verificar el Objetivo General y los Específicos, e inmediatamente comprobar la hipótesis, que me permitió realizar la base jurídica de los fundamentos de la reforma legal.

Por último se establezco las debidas conclusiones y recomendaciones a las que he llegado dentro del presente trabajo sistemático investigativo, permitiéndome plantear las recomendaciones dentro de la problemática planteada, por consiguiente realizo el proyecto de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el que propongo los reajustes necesarios para que quienes obtengan la licencia profesional, estén habilitados para la conducción de vehículos de todas las categorías. De esta manera dejo a consideración la presente

investigación jurídica, aspirando que la misma sea un aporte al ordenamiento jurídico positivo.

4. REVISIÓN DE LITERATURA.

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. TRANSPORTE TERRESTRE.

Al iniciar mi trabajo de investigación, es necesario comprender con claridad que se entiende por **transporte terrestre.**

Guillermo Cabanellas lo define como: “La conducción de personas o mercaderías de un punto a otro por vías terrestres, entendiendo por ellas, negativamente, las que no son marítimas, ni fluviales, ni aéreas. El transporte lo puede efectuar una persona, un animal o un vehículo, o combinados todos ellos, como en el antiguo de carros y carretas”.[1] Podemos decir entonces que la necesidad de transportar objetos ha sido indispensable para el hombre desde la antigüedad, ya que en ésa época los incas utilizaban un rudimentario pero eficiente sistema de caminos conectados internamente a lo largo y a lo ancho de lo que entonces era su imperio. En la actualidad es de vital importancia, tanto para mercaderías como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados ya que presenta una gran facilidad para lograr la interconexión con los diferentes ejes, donde se quiera llegar dentro o fuera de un determinado territorio.

[1] Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Edición XXVI, Tomo 8. Editorial Heliasta , México1998. Pág. 179.

De acuerdo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial del Ecuador; establece en el Título II de los servicios de transporte, Capítulo 1 de las Clases de Servicio de Transporte Terrestre Art. 51establece que: “Para fines de aplicación de la presente ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

a). Público

b). Comercial

c). Por cuenta propia.

“El Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, define éstas clasificaciones.

a) Transporte Público.- Art. 54.- El servicio de transporte terrestre público consiste en el traslado de personas, con o sin sus efectos personales, de un lugar a otro dentro de los ámbitos definidos en este reglamento, cuya prestación estará a cargo del Estado. En el ejercicio de esta facultad, el Estado decidirá si en vista de las necesidades del usuario, la prestación de dichos servicios podrá delegarse, mediante contrato de operación, a las compañías o cooperativas legalmente constituidas para este fin.
b) El servicio de transporte terrestre comercial.- Art. 55.- Consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito señalado en este Reglamento. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas

legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través de permisos de operación.

c) El servicio por cuenta propia.- Art. 56.- Consiste en el traslado de personas o bienes dentro y fuera del territorio nacional realizado en el ejercicio de las actividades comerciales propias, para lo cual se deberá obtener una autorización.

De conformidad con la Ley, se definen los siguientes ámbitos de operación del transporte terrestre de pasajeros y/o bienes en vehículos automotores:

1. Servicio de Transporte Intracantonal: Es el que opera dentro de los límites cantonales, pudiendo ser un servicio urbano (entre parroquias urbanas), servicio rural (entre parroquias rurales) o servicio combinado (entre parroquias urbanas y rurales). Será responsable de este registro la Unidad Administrativa en donde se preste el servicio, o el GADs que haya asumido la competencia en el correspondiente territorio.

2. Servicio de Transporte Intraprovincial (intercantonal): se presta dentro de los límites provinciales entre cantones. Será responsable de este registro la Unidad Administrativa Regional o Provincial, o el GADs Regional que hubiere asumido la competencia en el lugar donde se preste el servicio;

3. Servicio de Transporte Intrarregional: Es el transporte que opera entre las provincias que conforman una misma región. Será responsable de este registro el GADs Regional que hubiere asumido las competencias, o la Agencia Nacional de Tránsito.

4. Servicio de Transporte Interprovincial: se presta dentro de los límites del territorio nacional, entre provincias de diferentes regiones, o entre provincias de una región y las provincias del resto del país o viceversa, o entre provincias que no se encuentren dentro de una región. Será responsable de este registro, únicamente, la ANT.

5. Servicio de Transporte Internacional: se presta fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa; para la prestación de este servicio, se observará lo dispuesto por la ANT y la normativa internacional vigente que la República del Ecuador haya suscrito y ratificado.

6. Servicio de Transporte Transfronterizo: Se presta entre regiones de frontera debidamente establecidas acorde al reglamento específico generado para este efecto y cumpliendo con la normativa internacional vigente.

Tipos de transporte terrestre público de pasajeros.- El servicio de transporte terrestre público de pasajeros, puede ser de los siguientes tipos:

1. Transporte colectivo.- Destinado al traslado colectivo de personas, que pueden tener estructura exclusiva ó no y puedan operar sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

2. Transporte masivo.- Destinado al traslado masivo de personas sobre infraestructuras exclusivas a nivel, elevada o subterránea, creada específica y únicamente para el servicio; que operen sujetos a itinerario, horario, niveles de servicio y política tarifaria.

El transporte público de pasajeros, en todos sus ámbitos, se hará en rutas definidas por un origen, un destino y puntos intermedios, resultantes de un análisis técnico y un proyecto sustentado, sujetos a una tarifa fijada.

Tipos de transporte terrestre comercial.- El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y/o bienes (mercancías), puede ser de los siguientes tipos:

1. Transporte Escolar e Institucional: Consiste en el traslado de estudiantes desde sus domicilios hasta la institución educativa y viceversa; y en las mismas condiciones al personal de una institución o

empresa pública o privada. Deberán cumplir con las disposiciones del reglamento emitido para el efecto por la ANT y las ordenanzas que emitan los GADs.

2. Taxi: Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs.

Se divide en dos subtipos:

Convencionales: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano (paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas.

Ejecutivos: Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente.

3. Servicio alternativo-excepcional: Consiste en el traslado de terceras

personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrá operar esta clase de servicio serán definidos por los Municipios respectivos.

4. Carga liviana: Consiste en el traslado de bienes en vehículos de hasta 3.5 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro de acuerdo a una contraprestación económica. Deberán estar provistos de una protección adecuada a la carga que transporten.

5. Transporte mixto: Consiste en el transporte de terceras personas y sus bienes en vehículos de hasta 1.2 toneladas de capacidad de carga, desde un lugar a otro, de acuerdo a una contraprestación económica.

6. Carga Pesada: Consiste en el transporte de carga de más de 3.5 toneladas, en vehículos certificados para la capacidad de carga que se traslade, y de acuerdo a una contraprestación económica del servicio.

7. Turismo: Consiste en el traslado de personas que se movilizan dentro del territorio ecuatoriano con motivos exclusivamente turísticos y se regirá por su propio Reglamento”[2].

De acuerdo con lo expuesto, podemos conocer que existen diferentes

[2] Ecuador. Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio de 2012.

clases de servicios de transporte terrestre, los mismos están contemplados en la Ley y a los que tenemos acceso de manera voluntaria. Es así que esta clasificación de servicios a los cuales el usuario puede acceder, son muy importantes e indispensable para poder trasladarse de un lugar a otro.

4.1.2. VEHÍCULOS.

Los vehículos son parte fundamental de la transportación, por la razón de que sin ellos, no podríamos movilizarnos. Existen desde la antigüedad, y desde ésa época han sido y son muy necesarios. Para mayor comprensión transcribo el siguiente concepto:

Cabanellas expresa: “Cualquier artefacto como coche, carruaje, embarcación, aeronave o litera, en cuanto sirva para transmitir o llevar con facilidad algo de uno a otro punto, o de una persona a otras. Es todo artefacto o aparato capaz de circular por las vías públicas, por lo que vendría a ser el enlace que existe entre la carga y la vía o, entre el motor y la carga”.3

Desde un punto de vista diferente al conceptual, podemos decir que los vehículos forman parte del Derecho a través de la regulación

[3] Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Edición XXVI, Tomo 8. Editorial Heliasta, México 1998. Pág. 324

administrativa de su matriculación, pago de derechos de uso, registro de transferencias, vías y modo de conducirlos y, por supuesto de la policía para controlar sus faltas o delitos.

De este modo, se considera vehículo al medio que sirve para transportar personas o bienes de un lugar a otro sobre las vías terrestres. No podemos dejar de lado a los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica que también podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de la Ley de Tránsito, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

4.1.2.1. TIPOS DE VEHÍCULOS.

“Los servicios de transporte terrestre de acuerdo a su clase, tipo y ámbito podrán prestarse en los siguientes vehículos:

1. TRANSPORTE TERRESTRE PÚBLICO

1.1. Transporte Intracantonal:

a) Transporte Colectivo: Buses y minibuses. Los mismos que pueden ser convencionales, de entrada baja o piso bajo.

b) Transporte Masivo: Tranvías, monorriel, metros, trolebuses, buses articulados y buses biarticulados.

1.2. Transporte Intraprovincial.- Buses y minibuses y buses tipo costa.

1.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.- Buses y minibuses y buses tipo costa.

1.4. Transporte Internacional y Fronterizo.- Buses.

2. TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL:

2.1. Transporte Intracantonal.-

a) Transporte Escolar e Institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

b) Taxis:

b.1) Convencional: Automóvil de 5 pasajeros, incluido el conductor.

b.2) Ejecutivo: Automóvil de hasta 5 pasajeros, incluido el conductor.

c) Servicio alternativo-excepcional: Tricimotos, mototaxis, triciclos motorizados (vehículos de tres ruedas).

d) Carga liviana: Vehículos tipo camioneta de cabina sencilla con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga, con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

f) Fronterizo: el mismo que se regulará por los acuerdos internacionales vigentes.

2.2. Transporte Intraprovincial.-

a) Transporte escolar e institucional: Furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

b) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, microbuses, mini buses y buses.

c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.

e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

2.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.-

a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.

b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.

c) Pasajeros: Buses

3. TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA:

3.1. Transporte intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial.-

a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.

b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.

c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas."[4]

Los vehículos mencionados con su respectiva clasificación son aquellos que de acuerdo con nuestra legislación existen y pueden circular en nuestro país.

4.1.3. CONDUCTORES.

Los conductores son un pilar fundamental dentro del transporte terrestre, por lo cual me permito acotar la siguiente definición para una mayor compresión:

Cabanellas define a los conductores como: "La persona quien conduce, en sus diversas acepciones, en especial quien guía un vehículo, con las consiguientes obligaciones y responsabilidades, en el in tenso y peligroso tránsito moderno"[5].

De una forma más sencilla y entendible, se puede definir al conductor, como la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas, de acuerdo con las facultades que le otorgue la Ley.

---

[4] Ecuador. Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio de 2012.

[5] Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Edición XXVI, Tomo 2. Editorial Heliasta 1998. Pág. 275

Cabe recalcar un aspecto de gran importancia dentro de esta acepción, y es que el conductor al momento de conducir debe hacerlo con responsabilidad, teniendo en cuenta que en la actualidad la tecnología vehicular ha evolucionado de forma significativa, y que solo debe usarla a su favor cuando se trate de mejorar su técnica. Esto le ayudará a evitar accidentes de tránsito, incluso a pesar de acciones incorrectas de otros usuarios y de las condiciones fortuitas o inseguras que pueda presentar el medio ambiente.

Una buena técnica en el manejo o conducción genera en el conductor actitudes razonables, orientadas a tomar ciertas precauciones que van más allá de las establecidas en las normas de tránsito, que aplicadas oportunamente disminuyen las posibilidades de involucrarse en un accidente de tránsito que por lo general son evitables.

4.1.4. LICENCIAS DE CONDUCIR.

A criterio personal y según la investigación que he venido realizando durante el desarrollo de mi trabajo, puedo decir de forma general que la licencia de conducir, es el documento que contiene la autorización administrativa para la conducción de vehículos en la vía pública. Cada país tiene sus propios criterios para otorgar estas licencias, conforme a sus leyes, las mismas que establecen que para poder tramitarla es

necesario cumplir con ciertos requisitos, como tener una edad mínima y rendir un examen de manejo.

Si el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que su licencia de conducir sea retirada, perdiendo así la autorización para conducir.

"La licencia de conducir, constituye uno de los documentos habilitantes al igual que el SOAT, para poder conducir un vehículo. Habilita la conducción de vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero, y se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido la respectiva licencia de conducir.

El documento lo entregará la Agencia Nacional de Tránsito a través de las Unidades Administrativas Provinciales.

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"[6].

La licencia de conducir a mi criterio es un documento público otorgado por la autoridad competente, que le permite al ciudadano conducir un

[6] *Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012. De las licencias, pág. 91.*

determinado vehículo en forma individualizada. Actualmente la licencia tiene un nuevo formato, y los datos que constan en el documento de manejo en referencia, son los siguientes:

(Imagen descargada de un artículo publicado por la Agencia Nacional de Tránsito)

a) En el anverso.

1. Foto del titular

2. La mención “licencia de conducir” en letras mayúsculas

3. La mención República del Ecuador

4. Tipo de sangre en la parte superior derecha

5. Apellidos y Nombres del titular

6. Fecha y lugar de expedición; y, fecha de caducidad

7. Domicilio del titular

8. Nacionalidad

9. El tipo de licencia

10. Firma y número de cédula

11. La mención Comisión Nacional de Tránsito, transporte Terrestre y Seguridad Vial (CNTTTSV), en la parte inferior derecha.

b) En el reverso.

En el reverso se registrarán las autorizaciones respectivas de acuerdo a las especialidades aprobadas.

4.1.5. SEGURIDAD VIAL.

“La palabra Seguridad viene (del latín securitas) se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo. Por su parte, el segundo vocablo que da forma al término que ahora nos ocupa, vial, podemos determinar que también tiene su origen etimológico en el latín. Más exactamente procede de la palabra vialis que puede traducirse como “relativo a la vía”.

El concepto de seguridad vial, por lo tanto, supone la prevención de accidentes de tránsito con el objetivo de proteger la vida de las personas. La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria.

La seguridad primaria es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes, por su seguridad deberá revisar (los neumáticos, condición del motor, frenos, dirección, suspensión, luces, etc.).

Los especialistas reconocen diversos factores que atentan contra la seguridad vial, como el exceso de confianza a la hora de conducir

haciéndolo con el asiento en mala posición, la comodidad que brindan los vehículos actuales (que permiten alcanzar grandes velocidades casi sin que el conductor lo note) y el consumo de alcohol”.[7]

Además de todo lo enunciado en los párrafos anteriores, podemos decir que, como consecuencia del desarrollo de la tecnología y de la presencia tan importante de la misma en nuestro día a día, se ha producido el establecimiento de otro nuevo factor como consecuencia de un importante número de accidentes de tránsito. En concreto, nos estamos refiriendo al hecho de que el uso de los teléfonos móviles durante la conducción ha generado un elevado número de accidentes, ya que despista a quien va al volante, ocasionando choques, salidas de la carretera y colisiones de todo tipo que han ocasionado muertes y lesiones de gravedad a personas.

En el caso de los peatones, se recomienda que siempre crucen las calles por el paso cebra y que nunca bajen de la vereda hasta el momento de cruzar, entre otros consejos que contribuyen a aumentar la seguridad.

La seguridad vial tiene como objetivo principal, la prevención de accidentes. Está determinada por las señales de tránsito y el respeto que conductores y peatones tienen hacia ellas. Estas señales sirven como guía en la vía pública y marcan ciertas conductas que se deben adoptar

[7] Definición de seguridad vial - Qué es, Significado y Concepto.

(como frenar o tener especial precaución), para que tanto el peatón como el conductor tengan una movilización segura.

Dada la importancia que tiene la seguridad vial en nuestras vidas desde hace años en los centros de enseñanza del Estado Ecuatoriano se ofrece charlas sobre este tema de vital importancia. Buscando así que desde muy temprana edad tengamos conocimiento sobre las normas de circulación y las acciones a realizar, tanto al volante de un vehículo como peatones, para poder evitar accidentes.

La seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a Pie).

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (Educación Vial) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado.

Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de Seguridad y educación vial, con el fin de evitar accidentes de tránsito, ya que cada año el índice de éstos es más alto.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. DEL TRANSPORTE TERRESTRE.- GENERALIDADES.

El hecho de desplazarse de un lugar a otro es consustancial al hombre. Desde tiempos primitivos, el ser humano ha buscado medios para trasladarse con más comodidad. El medio de transporte más antiguo fue el fluvial, las rudimentarias canoas. Desde entonces, se ha prosperado mucho y hoy tenemos rápidos ferrocarriles, automóviles, enormes embarcaciones e incluso grandes aviones transoceánicos.

“El transporte, entendido como la capacidad de desplazar personas o materiales de un sitio a otro, es tan antiguo como el hombre. Al principio, caminar con todos sus enseres era la única forma de moverse que tenían nuestros ancestros. Pero, pronto, descubrió la rueda, posiblemente inspirada en los troncos de árboles que se usaban para desplazar cargas pesadas.

No obstante, el primer instrumento de transporte debieron ser las balsas de troncos. Estas rudimentarias embarcaciones debieron inventarse viendo los trozos de árboles que arrastraba el agua y flotaban. De cualquier modo, el transporte fluvial debe tener miles de años de antigüedad, ya que las tribus primitivas, en sus migraciones, debieron atravesar ríos, y hace 6.000 años ya se construían botes y se conocía la vela.

En cuanto al transporte terrestre, su primera gran innovación fue la domesticación de animales, como el caballo. Éste comenzó a utilizarse en oriente próximo para llevar de un sitio a otro tanto cargas como personas hace unos 5.000 años, pero ya antes se usaba el buey. Los equinos se mantuvieron como principal medio de transporte hasta principios del siglo XIX, en que apareció el ferrocarril. A fines del siglo XIX aparece el automóvil con motor de gasolina y renace el deseo de conservar en buen estado los caminos."[8]

A fines del siglo XIX aparece el automóvil con motor de gasolina y renace el deseo de conservar en buen estado los caminos.

En la historia del desarrollo económico, político y cultural de toda sociedad, constituida como Estado, los medios de transporte han

[8] http://ellegadodelahistoria historia-del-transporte.html

desempeñado un papel estratégico, en el traslado de personas, bienes y mercancías de todo tipo, de un lugar a otro, a veces esto sucede dentro de una misma ciudad o población, en algunas ocasiones sucede entre el campo y la ciudad, y otras veces entre distintas poblaciones.

Pero sucede que el transporte no sólo lleva personas, bienes y mercancías, traslada también la cultura propia de la sociedad con toda su riqueza y variedad; y también elementos culturales de otras sociedades. Así que estamos ante una actividad de gran importancia para la sociedad y el Estado. En las sociedades modernas, incluida la de nuestro país, con una amplia división del trabajo, la tarea de transportar personas, bienes y mercancías se realiza a través de distintos medios de transporte, cada uno de los cuales tiene su campo de acción, su especificidad técnica, económica y sociocultural, su mayor o menor relevancia.

Si hablamos del transporte en nuestro país, observando todos estos aspectos de gran importancia, podemos establecer que una de las generalidades más transcendentes del transporte en el Ecuador, ha sido su evolución. Si bien es cierto el transporte más antiguo ha sido el acuático, pero con la invención del hombre se crea la rueda, dejando de lado éste y los transportes que se realizaban mediante tracción animal, obteniendo así una mayor facilidad para movilizarse. En la actualidad, existen diversos tipos de vehículos para transportarse, así como también

diferentes servicios de transporte que gracias a la tecnología han ido evolucionando.

4.2.2. ORIGEN DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

“De acuerdo con el Registro Oficial Nro. 416 del 20 de abril de 1940, se crea el Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito vigente en ésa época, en donde establece las siguientes formalidades para poder obtener el título de conductor profesional:

El Art. 113.- Establece que: Para adquirir el título de conductor profesional se requiere lo siguiente:

a) Presentar una solicitud con el papel de sello correspondiente acompañada de:

b) Partida de nacimiento u otra prueba legal que demuestre ser mayor de edad, cédula de identidad personal, certificado de un jefe de taller conocido en el que asegure haber estudiado el funcionamiento de motores a explosión, su arme y desarme, por el tiempo mínimo de 6 meses.

c) Un certificado expedido hasta la fecha por un clínico, en el que conste que el aspirante no adolece de enfermedad contagiosa, aguda o crónica, ni de afecciones que sin ser contagiosas, puedan manifestarse por síntomas peligrosos, tales como hemorragias,

síncopes, vértigos, trastornos de los sentidos, convulsiones o parálisis que predispongan a la muerte repentina o a la pérdida de la razón.

d) Certificado otorgado por especialista en el que manifieste que el interesado tiene en perfecto funcionamiento los órganos auditivo y visual. Los médicos certificantes indicarán además, además observarán si se encuentra en el reconocido alguna deformación o invalidez en cualquiera de los miembros superiores e inferiores. Éstos certificados se extenderán con juramento y siempre que los otorgantes estén en el ejercicio activo de su profesión.

e) Dos certificados de honradez y buena conducta, firmados por personas de reconocida honorabilidad; y

f) Cinco fotografías tamaño pasaporte, sin sombrero y de frente.

g) Rendir examen ante el respectivo tribunal acerca de las siguientes materias:

h) Lectura, Escritura y otras nociones de Aritmética, Geografía y Moral.

i) Plano de la ciudad y sus calles de una y dos direcciones, con su respectiva nomenclatura.

j) Teoría del automovilismo y funcionamiento del motor.

k) Reglamento de Tránsito Terrestre; y,

l) Reconocimiento práctico del manejo de automotores, mediante prueba en automóvil con capacidad de 5 a 7 pasajeros.

m) Presentar la tarjeta de aspirante que date siquiera de 6 meses, y el recibo que compruebe haber abonado los derechos de examen y valores que correspondan al Sindicato o Sociedad de Choferes, según la Ley.

El Art. 117.- Referente a los aspirantes a profesionales, establece que una vez aprobados los exámenes teóricos, solicitarán la concesión de permisos para entrenamiento, que durarán 3 meses, en esta forma: la primera para zonas situadas fuera del perímetro urbano, con profesional a lado y en los sitios señalados por el Departamento de Tránsito; en el segundo para dentro de la ciudad, con exclusión de las calles de mayor afluencia pero siempre con profesional a lado; y en el tercero, para toda la ciudad, sin el profesional.

El Art. 118.- Para la adquisición de los permisos segundo y tercero, el aspirante rendirá una ligera prueba de manejo, ante la autoridad designada para el efecto, y las prácticas del entrenamiento estarán supervigiladas por el conductor titular del vehículo”[9].

En los artículos enunciados, consta de forma clara y concisa, las solemnidades a seguirse para la obtención de la licencia de conducir profesional, y como podemos constatar no establece más categoría que la

[9] www.lexis.com

misma de su nombre: Licencia de conductor profesional. Esa es la forma como se da origen a las licencias de conducir en nuestro país.

4.2.2.1. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR.

La Ley de Tránsito tiene su origen a raíz de la necesidad incontrolable del hombre para movilizarse libremente, por lo tanto se expide la Ley que regula esta actividad y que establece los lineamientos para poder hacerlo.

"El Reglamento para la aplicación de la Ley de Tránsito publicado en el RO 416 del 20 de abril de 1940, ha sido sujeto de varios cambios con el fin de mejorar el transporte terrestre en nuestro país.

Luego de ésta ley, en el Ecuador en Octubre de 1963 se expide la Ley de Tránsito creada por la Junta Militar de ésa época, se componía de 11 Disposiciones, dividida en dos Libros, el primero "De la Ley de Tránsito", donde establecía Licencias, Vehículos, Conductores, Controladores y Responsabilidades de Conductores y Controladores; y el segundo q correspondía a las "Infracciones de Tránsito".

En 1971, durante el mandato del D. José María Velasco Ibarra se reforma la Ley de Tránsito, con orientaciones al campo administrativo, otorgándose la dirección y coordinación de Tránsito a la Policía Nacional. Finalmente en el 2008 La Asamblea Nacional Constituyente elabora una

nueva Ley Orgánica de Trasporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en la que se hace mayor énfasis en cuanto a la Categorización de las licencias de conducir, a las licencias de conducir por puntos y los requisitos que deben seguir los aspirantes a tener una licencia de conducir profesional.

Así también establece las sanciones a las que se acogen los peatones y profesionales del volante, que infrinjan la Ley”[10].

4.2.3. LOS CONDUCTORES EN EL ECUADOR.

En nuestro país gran porcentaje de la población hace de la conducción su principal medio sustento, para ello la Ley establece dos tipos de conductores:

Conductor Profesional.- “Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos, generalmente de servicio público o comercial, por lo que tiene derecho a percibir una retribución económica.

Conductor No Profesional.- Conductor legalmente autorizado para conducir vehículos a motor de hasta 3.500 Kg de peso y 2.55 metros de ancho, por cuya 36 actividad no puede percibir retribución económica

[10] www.lexis.com

alguna, ni está autorizado para conducir vehículos de servicio público o comercial.

Permisos provisionales y su concesión.- El Director Ejecutivo y los Directores Provinciales en sus respectivas jurisdicciones, otorgarán los siguientes permisos provisionales:

1. De aprendizaje de conducción;
2. De conducción para menor adulto;
3. De conducción vehicular;
4. De circulación vehicular; y,
5. Internacional de conducir.

1. **Permiso de aprendizaje de conducción:** Será conferido por una sola vez al ciudadano que se hubiere matriculado en uno de los establecimientos de capacitación autorizados por la ANT, por el plazo que dure el curso de capacitación con el fin de obtener el título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivo, permiso que no le facultará para conducir vehículos que no sean de la escuela correspondiente.

El permiso de aprendizaje de conducción será válido hasta la obtención del certificado o título de conductor.

2. **Permiso provisional de conducción para menor adulto:** Mediante este permiso, se autoriza la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis y menores de dieciocho años, quienes para conducir deberán estar acompañados por una persona mayor de edad que posea licencia de conducir. La persona que lo represente legalmente debe solicitarlo por escrito y presentar una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco remuneraciones básicas unificadas, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Unidades Provinciales respectivas.

3. **Permiso provisional de conducción vehicular:** Este permiso provisional se otorgará por una sola vez a los titulares de licencias extraviadas o deterioradas. Estos permisos tendrán una duración de treinta días, para que en ese lapso puedan obtener el respectivo duplicado.

4. **Permiso provisional de circulación vehicular:** El permiso provisional de circulación vehicular tendrá una duración de 30 días, y se concederá por una sola vez al propietario de un automotor que hubiere perdido su matrícula o la misma se encuentre deteriorada.

5. **Permiso internacional de conducir:** Es el documento habilitante que certifica que su portador ha obtenido legalmente una licencia de conducir de acuerdo a los tipos establecidos reglamentariamente. Este permiso sirve para conducir vehículos en el exterior según las convenciones internacionales vigentes.

Los extranjeros y ecuatorianos residentes en otro país, podrán conducir vehículos en el territorio ecuatoriano con las licencias expedidas en su país de residencia, de acuerdo a las siguientes condiciones:

a. Los extranjeros, mientras dure su calidad de turistas; y,

b. Los ecuatorianos, durante su permanencia en nuestro país, siempre que la licencia se encuentre vigente.

Tanto el permiso provisional de conducir, como el título nacional obtenido en canje de aquél, no facultan a su beneficiario para conducir vehículos con fines de lucro.

Quien posea algún tipo de discapacidad y desee obtener una licencia de conducir, deberá someterse a una evaluación médica y psicológica por parte del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), en la que se determinará el porcentaje de discapacidad y su idoneidad o no para la obtención de la licencia correspondiente.

Estos últimos, tendrán sitios de estacionamiento preferente, identificados con la señal de tránsito vigente".[11]

4.3. MARCO JURÍDICO.

4.3.1. LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR, RESPECTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE.

La Constitución de la República del Ecuador en su Título VII, Capítulo Primero, Sección Duodécima, Art. 394, habla del Transporte en general y manifiesta:

"El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias".[12]

El estado es el responsable de la movilidad humana, en la que tendrá como principal obligación establecer una política migratoria, en la que no solo debe significar la situación de la migración de las personas sino, que

[11] Reglamento para la aplicación de la LOTTTSV.
Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Pichincha. Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012.
[12] Constitución de la República del Ecuador. Gaceta Constituyente, Publicación Oficial de la Asamblea Constituyente, Quito-Ecuador, 2008, Art. 394.

encierra el transporte terrestre, en cuanto a su organización y control a nivel nacional, lo que viene a constituir el principio del libre tránsito la movilidad.

En el Título II, Capítulo II, Sección Octava, Art. 33 garantiza claramente el derecho al trabajo, enunciándolo de la siguiente manera:

"El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable, libremente escogido y aceptado"[13].

En este enunciado establece de forma garantista el derecho al trabajo, y si decimos que una de las fuentes de trabajo es brindar el servicio de transporte, como podemos hablar de garantías si al momento de ejercerlo, se interponen limitaciones en cuanto a la reglamentación para poder conducir un vehículo que brinde éstos servicios. Como es el caso de los conductores profesionales.

[13] Constitución de la República del Ecuador. Gaceta Constituyente, Publicación Oficial de la Asamblea Constituyente, Quito-Ecuador, 2008, Art. 33

4.3.2. RÉGIMEN LEGAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO SOBRE LOS CONDUCTORES Y LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

“La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

El régimen legal de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene como misión: planificar, regular y controlar la gestión del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el territorio nacional, a fin de garantizar la libre y segura movilidad terrestre, prestando servicios de calidad que satisfagan la demanda ciudadana; coadyuvando a la preservación del medio ambiente y contribuyendo al desarrollo del País, en el ámbito de su competencia.

Debe ser la entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Objetivos:

Incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre.

- **a.** Incrementar la calidad del Tránsito en la Red Vial Estatal
- **b.** Incrementar la eficiencia operacional
- **c.** Incrementar el desarrollo del talento humano
- **d.** Incrementar el uso eficiente del presupuesto
- **e.** Incrementar el nivel de seguridad vial".[14]

"La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal-troncales nacionales, en coordinación con los GADs; y tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito"[15].

4.3.3. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LAS CATEGORÍAS DE LICENCIAS DE CONDUCIR.

El Reglamento para la aplicación de la LOTTTSV establece: "Las licencias

[14] www.ant.gob.ec/index.php/**licencias**
[15] www.tramitesciudadanos.gob.ec

para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:

A. **No profesionales:**

1. **Tipo A:** Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, 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, intraprovinciales, intraregionales 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.

Las personas con discapacidades obtendrán su certificado y licencia de conductor, previa la aprobación de un examen médico realizado por el CONADIS, y examen de conducción que determine que su incapacidad física es subsanable mediante aditamentos colocados en su automotor y/o con prótesis adheridas a su cuerpo, y con las restricciones que se señalarán en su licencia. Tendrán sitios de estacionamiento preferente, identificados con la señal de tránsito correspondiente.

La Agencia Nacional de Tránsito tiene la facultad de verificar la capacidad física de la persona y/o el vehículo adaptado a su conducción, a fin de constatar su capacidad para conducir. Las Escuelas de Conductores Profesionales, los Institutos Técnicos de Educación Superior, las Universidades y las Escuelas Politécnicas autorizados por el Directorio de

la Agencia Nacional de Tránsito, están facultados para la capacitación de los conductores que deseen obtener la licencia tipo A1, C1, C, D1, D, E1 y E. El SECAP y FEDESOMEC están facultados para la capacitación de los conductores que deseen obtener la licencia tipo G, de acuerdo a su facultad legalmente reconocida. FEDESOMEC obligatoriamente coordinará con las asociaciones provinciales de operadores y mecánicos de equipo caminero, legalmente constituidas, asociadas o no; la capacitación de conductores de equipo caminero.

El permiso internacional de conducir es el documento que certifica que su beneficiario ha obtenido legalmente la licencia de conducir profesional o no profesional y sirve para conducir vehículos en el exterior de conformidad con los instrumentos internacionales vigentes y la regulación técnica que para el efecto emita la Agencia Nacional de Tránsito.

Los conductores profesionales andinos, referidos en la Disposición General Décima Primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, a más de cumplir con las exigencias que determine la Junta del Acuerdo de Cartagena, para obtener la licencia correspondiente, deberá reunir los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;

2. Poseer licencia de la categoría tipo E o E.1 o su equivalente internacional;

3. Certificación de haber aprobado el curso en la Escuela de Capacitación y Formación de Conductores Andinos;

4. Aprobar los exámenes médicos, psicosensométricos y teóricos – prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosensométricos;

5. Récord policial del país de origen; y,

6. Cédula de ciudadanía y certificado de votación, para los ciudadanos ecuatorianos; para el caso de los ciudadanos extranjeros sus documentos de identificación debidamente legalizados.

Los extranjeros que ingresen al país con visa de turista, o al amparo de cualquier visa de no inmigrante, podrán conducir con las licencias emitidas en sus países de origen, durante todo el plazo de estadía que su condición migratoria se lo permita, pero en ningún caso por más de seis meses contados desde su ingreso al país.

Los extranjeros que ingresen al país con visa de inmigrante, podrán también conducir con las licencias emitidas en sus países de origen, hasta por un plazo máximo de seis meses contados desde la fecha en que hubieren ingresado al país. Los extranjeros a los que el Estado no le exigiere visa para su ingreso al país, podrán conducir con las licencias emitidas en sus países de origen, durante el plazo de estadía que se les

otorgue al momento de su entrada y estadía legal en el país, siempre que la licencia se encuentre vigente.

Para poder circular en el país con licencias emitidas en el extranjero, éstas deberán estar vigentes y, cuando las mismas no estén en idioma español, deberán contar con la traducción correspondiente, según lo establecido en el artículo 24 de la Ley de Modernización del Estado.

El conductor deberá portar, además de su licencia, el pasaporte en el que conste la visa o el sello de admisión al país, a fin de determinar si los plazos mencionados en el artículo precedente se encuentran vigentes".[16]

CATEGORIAS	TIPOS	AUTORIZACIONES
NO PROFESIONALES	A	Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricimotos y cuadrones;
	B	Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes;
	F	Para automotores especiales adaptados para personas con capacidades especiales.
PROFESIONALES	C1	Para vehículos policiales, ambulancias militares, municipales, y en general todo vehículo liviano del Estado Ecuatoriano.

[16] Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial – eSilec Profesional - www.lexis.com.ec - Libro II, del tránsito y la Seguridad Vial, Título I, de las Licencias de Conducir art. 132-140.

	C	Para taxis convencionales, ejecutivos, camionetas livianas o mixtas hasta 3.500 kg, hasta 8 pasajeros.
	D1	Para escolares-personal y turismo, hasta 45 pasajeros.
	D	Para servicio de pasajeros (urbanos, interprovinciales, intraprovinciales y cuenta propia).
	E1	Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.
	E	Para camiones pasados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia y estatales, otros camiones.
	G	Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).
	A1	Para conducir tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A.
ESPECIALES	LICENCIA INTERNACIONAL	
	CONDUCTOR ANDINO	

(Imagen descargada de un Art publicado por la ANT)

Como análisis de todo lo apuntado, puedo manifestar que la categorización de las licencias de conducir sirve para regular el tránsito de vehículos en nuestro país; y, también a los conductores que hacen de la conducción su trabajo, logrando así que la convivencia y transporte dentro de la sociedad ecuatoriana vaya acorde a las Leyes establecidas.

4.3.3.1. OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

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.

Los certificados y los títulos de conductor no profesional y profesional, respectivamente, otorgados por las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas, autorizados por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito, incluido el SECAP y FEDESOMEC, constituyen requisito único e indispensable

para otorgar las respectivas licencias de conducir a través de las Unidades Administrativas correspondientes.

Las mencionadas instituciones, para los efectos de la Ley y este Reglamento, se regirán bajo los parámetros establecidos en los reglamentos que expida la ANT.

Únicamente la Agencia Nacional de Tránsito y sus Unidades Administrativas podrán emitir licencias y permisos de conducir.

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 contemplados en la Ley y autorizados por la misma. 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, psicosensométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen

visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosensométricos;

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.

Las licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales sin excepción tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición.

Como requisito previo para la renovación de las licencias de conducir, se deberán aprobar los siguientes exámenes:

1. Los mayores de 18 años y menores de 65 años que posean licencias de conducir no profesionales tipo A y B, deberán aprobar exámenes psicosensométricos y teóricos.

2. Los mayores de 65 años, y los que posean cualquiera de los tipos de licencias de conducir profesionales y no profesional tipo F, deberán aprobar exámenes médicos, psicosensométricos, teóricos y prácticos. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosensométricos.

En los casos de cambio de categoría se deberá además cumplir con lo establecido en el artículo 96 de la Ley. El conductor que posea una licencia tipo C, no estará sujeto al cumplimiento del requisito establecido en el artículo 96.a) de la Ley.

Los exámenes para la renovación o canje de licencias se podrán rendir cuantas veces fueren necesarios y en cualquier tiempo.
Los conductores que deseen renovar su licencia, podrán hacerlo desde 90 días antes de la fecha de caducidad.

Si dentro del plazo antes mencionado se encontrare pendiente de resolución la impugnación de alguna contravención de tránsito, el titular de la licencia podrá renovarla, para lo cual deberá presentar copia certificada de la impugnación presentada ante los jueces competentes, según el procedimiento establecido en este Reglamento para la notificación de las contravenciones”.[17].

4.3.4. ANÁLISIS JURÍDICO SOBRE LA CATEGORIZACIÓN DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

[17] Reglamento para la aplicación de la LOTTTSV – eSilec Profesional - www.lexis.com.ec - Libro II, del tránsito y la Seguridad Vial, Título I, de las Licencias de Conducir art. 125-131

“La LOTTTSV tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos. Se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, y preservación del ambiente.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.

Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación. Para esto, el Estado controlará y exigirá la capacitación integral, permanente, la formación y tecnificación a conductoras y conductores profesionales y no profesionales y el estricto cumplimiento del aseguramiento social.

Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior, y extranjeros que condujeren vehículos, dentro del territorio nacional podrán conducir con licencias emitidas en su país de residencia.

El Estado reconoce la validez de los documentos, distintivos, licencias de conducción, permisos internacionales de conducción, identificación vehicular y pases de aduana, emitidas en sus países y expedidos de conformidad con las normas y requisitos previstos en los instrumentos internacionales vigentes.

Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior y extranjeros, que tuvieren licencias vigentes de conducir no profesionales similares al tipo B, emitidas en sus países podrán conducir en el territorio nacional; en el caso de los ciudadanos extranjeros mientras dure su visa de turista.

Los ciudadanos ecuatorianos y extranjeros residentes en el país que tengan una licencia profesional o no profesional vigente emitida por un Estado extranjero podrán canjear la misma con su similar ecuatoriana.

En todos los casos se deberá cumplir los requisitos establecidos en el Art. 94 de esta ley, sin que el documento extranjero sea retirado. Este cuerpo legal establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros

similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial".[18].

La presente Ley, establece los pasos a seguir para poder ejercer el libre tránsito y circulación de los vehículos y peatones; para los primeros estipula los requisitos que necesitan para poder transitar en un vehículo automotor, así como los apeles, documentación y demás solemnidades. Para los segundos, simplemente tienen que sujetarse a la Ley de Tránsito vigente.

Conviene realizar un análisis desde el punto de vista jurídico acerca de las licencias de conducir en la categoría profesional. Si bien es cierto, éstas son documentos habilitantes de gran importancia para conducir un vehículo, en eso estamos de acuerdo, pero desde el punto de vista de su autorización, ¿habilitan al conductor a conducir todo tipo de vehículo?... no es así, pues desde ésta perspectiva más bien limitan conductor a hacer de ello, una fuente de trabajo, puesto que la actual ley en vigencia establece, que se debe obtener una licencia para conducir cada tipo de vehículo, en este caso las profesionales, con la licencia profesional no se puede conducir todos los vehículos que están dentro de esa categoría

18 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – eSilec Profesional - www.lexis.com.ec. Pág. 1.

sino que para poder hacerlo, existen condiciones y requisitos que de acuerdo con la reglamentación deben seguirse. Por ejemplo, quienes posean licencia tipo C no podrán conducir vehículos para los que se necesite tener una licencia tipo D, para poder hacerlo necesitan tramitar la licencia de otra categoría para poder conducirlos, es decir, deben obtener el documento habilitante dentro del cual está el tipo de vehículo que desean conducir.

De ésta forma se vulnera lo que de acuerdo con la Constitución es un derecho consagrado, como el derecho al trabajo, porque existirán muchas personas que hagan de la conducción su profesión para el sustento de su familia, y asimismo muchas de ellas no dispondrán de los ingresos económicos para realizar el trámite de una nueva licencia.

Si bien es cierto, al momento de promulgar una Ley, cualquiera que sea, se busca el ordenamiento jurídico que beneficie a la sociedad en general, pero con la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se ha perjudicado de sobremanera a los profesionales del volante al momento de otorgar las licencias de conducir profesionales, las mismas que no habilitan la conducción de cualquier vehículo que se encuentre dentro de la categoría profesional (pesados y extrapesados); sino que solamente están autorizados para conducir el vehículo para el que su licencia le habilita.

4.4. LEGISLACION COMPARADA.

4.4.1. SEGÚN LA LEGISLACIÓN CHILENA.

Ley General de Tránsito de la República de Chile

Identificación de la Norma: LEY-18290

Fecha de Publicación: 07.02.1984

Fecha de Promulgación: 23.01.1984

Organismo: MINISTERIO DE JUSTICIA

Última Modificación: LEY-20149 23.01.2007

LEY NUM. 18.290

De acuerdo a las licencias establece:

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

Clase A - 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: Para conducir taxis y vehículos de transporte remunerado de escolares no comprendidos en las Clases A-2 y A-3.

Clase A-2: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas con capacidad de diez a diecisiete asientos.

Clase A-3: Para conducir indistintamente taxis, ambulancias o vehículos motorizados de transporte público y privado de personas sin limitación de capacidad de asientos.

Para el transporte de carga:

Clase A-4: Para conducir vehículos simples destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos o carrobombas.

Clase A-5: Para conducir carrobombas o todo tipo de vehículos motorizados, simples o articulados, destinados al transporte de carga cuyo Peso Bruto Vehicular sea superior a 3.500 kilogramos.

Dentro de estas clases podrán existir especialidades, en razón del tipo o clase del vehículo a conducir, tipo de carga a transportar, condiciones climáticas y geográficas del terreno, etc.

Estas especialidades serán determinadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante Decreto Supremo fundado. La especialidad se acreditará con el certificado otorgado por una Escuela para Conductores Profesionales debidamente reconocida por el Estado, que acredite la aprobación del curso respectivo.

La mención correspondiente a la especialidad se incluirá en la licencia del conductor que la haya obtenido.

Clase B Y C - Licencia no Profesional

Clase B: Para conducir vehículos motorizados de tres o cuatro ruedas para el transporte particular de personas, con capacidad de hasta nueve asientos, o de carga cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3.500 kilogramos, tales como automóviles, motocoupés, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos sólo podrán arrastrar un remolque cuyo peso no sea superior a la tara de la unidad motriz y siempre que el peso total no exceda de 3.500 kilos.

Clase C: Para conducir vehículos motorizados de dos o tres ruedas, con motor fijo o agregado, como motocicletas, motonetas, bicimotos y otros similares.

Clase D, E Y F - Licencia Especial

Clase D: Para conducir maquinarias automotrices como tractores, sembradoras, cosechadoras, bulldozer, palas mecánicas, palas

cargadoras, aplanadoras, grúas, motoniveladoras, retroexcavadoras, traíllas y otras similares.

Clase E: Para conducir vehículos a tracción animal, como carretelas, coches, carrozas y otros similares.

Clase F: Para conducir vehículos motorizados especiales de las Fuerzas Armadas, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones de Chile, y de Gendarmería de Chile, no incluidos en las clases anteriores.

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.

Para efecto de esta ley, la capacidad de asientos y el peso bruto vehicular, serán los definidos por el fabricante para el respectivo modelo de vehículo.

Tratándose de vehículos que presten servicios de transporte remunerado de escolares, la capacidad de asientos será aquella que resulte de aplicar el reglamento de transporte remunerado de escolares, establecido

mediante Decreto Supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones[19].

4.4.2. SEGÚN LA LEGISLACIÓN ARGENTINA.

Ley de Tránsito Argentina

Legislación Nacional del Tránsito Nro. 24.449.

Sancionada: Diciembre 23 de 1994.

Promulgada: Febrero 6 de 1995

Actualizada: 31/12/2008

La siguiente Ley, en relación a las licencias profesionales y no profesionales establece lo siguiente:

CAPITULO II.

Licencia Nacional de Conducir

ARTÍCULO 13.- Todo conductor será titular de una Licencia Nacional de Conducir Profesional, otorgada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, habilitará a conducir vehículos de todas las categorías, por todas las calles y caminos de la República, deberá extenderse conforme a un modelo unificado que responderá a estándares de seguridad, técnicos y de diseño que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

[19] www.**chile**in.com/l**transito**1.htm

ARTÍCULO 16.- CLASES. Las clases de Licencias para conducir automotores son:

Clase A. Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años;

Clase B. Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante;

Clase C. Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B;

Clase D. Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o C, según el caso;

Clase E. Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y C;

Clase F. Para automotores especialmente adaptados para discapacitados;

Clase G. Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento de remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencia.

ARTÍCULO 20.- CONDUCTOR PROFECIONAL. Los titulares de licencia de conductor de las clases C, D y E, tendrán el carácter de conductores profesionales.

Pero para que le sean expedidas deberán haber obtenido la de clase B, al menos un año antes.

Los cursos regulares para conductor profesional autorizados y regulados por el Poder Ejecutivo, facultan a quienes los hayan aprobado, a obtener la habilitación correspondiente, desde los veinte años, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo precedente.

Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz con los alcances que ella fije.

Para otorgar la licencia clase D, se requerirán al Registro Nacional de Reincidencia y Estadísticas Criminal y Carcelaria, los antecedentes del solicitante, denegándosele la habilitación en los casos que la reglamentación determina.

A los conductores de vehículos para transporte de escolares o menores de catorce años, sustancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos específicos correspondientes.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de sesenta y cinco años. En el caso de renovación de la misma, la autoridad jurisdiccional que la expida debe analizar, previo examen psico-físico, cada caso en particular.

En todos los casos, la actividad profesional, debe ajustarse en lo pertinente a la legislación y reglamentación sobre Higiene y Seguridad en el Trabajo[20].

ANÁLISIS.

En comparación a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de nuestro país las legislaciones Argentina y Chilena, tienen una gran diferencia, y ésta radica en que si bien es cierto existe la categorización de las licencias de conducir, pero en el aspecto de las licencias profesionales, éstas habilitan al chofer profesional la conducción de vehículos de todas las categorías, debido a que no establece ninguna expresión en contrario.

Hay una gran diferencia en cuanto a los conductores profesionales, ya que q estarán habilitados para conducir los vehículos de cualquier tipo, dentro de la categoría profesional, cosa que no sucede en nuestro país, ya que para poder hacerlo la Ley exige una serie de requisitos para poder acceder al permiso de conducción de este tipo de vehículos inscritos dentro de la categoría profesional.

La legislación Argentina establece de forma clara y contundente, que las personas que obtengan su licencia profesional, estarán habilitadas para la

[20] **http://www.taringa.net/posts/info/1508040/Ley-de-Transito-de-la-Argentina-La-Actual.html**

conducción de todo tipo de vehículo contemplado en la Ley, por todas las calles y caminos de la República, autorización que no consta en la Ley de Tránsito de nuestro país, dejando así sin posibilidades de trabajo a los conductores profesionales.

5. MATERIALES Y METODOS

5.1. Metodología.

En el desarrollo del presente trabajo, realice una investigación descriptiva y biográfica, aplicando métodos y técnicas que me ayudaron a contrastar el problema y los objetivos planteados. La investigación bibliográfica me sirvió de mucha ayuda para la búsqueda de información para fundamentar, estudiar, profundizar y analizar mi estudio sobre la transportación y los tipos de licencia. Asimismo obtuve referencias sobre mi problema de estudio en el internet, revistas, periódicos, libros de derecho, compendios y análisis a nivel institucional gubernamental como de organismos privados, de cómo se han desarrollado y desenvuelto en las últimas décadas, la gobernabilidad en el país; y de manera especial la justicia y el debido proceso, los que han de enmarcarse en la transparencia y la aplicabilidad eficaz de la normativa jurídica.

Utilice los siguientes métodos: El Método Inductivo, Analítico y Científico. El método inductivo, que me ayudo a concretar aspectos particulares para llegar a generalidades es decir de lo concreto a lo complejo, de lo conocido a lo desconocido. El método inductivo en cambio, lo utilicé partiendo de aspectos generales de la mano con el racionamiento para llegar a conclusiones particulares.

El método analítico lo relacioné con el problema planteado, lo cual me permitió estudiarlo en sus diferentes ámbitos. El método científico, lo utilicé para llegar al conocimiento de fenómenos que se dan en la sociedad, por ello estimé fundamental la utilización de este método.

5.2. Procedimientos y Técnicas.

En lo que respecta a la fase de la investigación, el campo de acción estuvo enfocado sobre aspectos relevantes del tránsito y transporte terrestre en el país, en relación a las licencias de conducir, que por la instrucción, y aprendizaje de vehículos de conducción, así como por la obtención de los títulos de conducir, en sus distintas categorías otorgadas en forma definitiva por la Agencia Nacional de Tránsito, analizando la operatividad en la entrega de las mismas, y como requisito indispensable para conducir como lo es la Licencia de Conducir en nuestro país.

Apliqué 30 encuestas dirigidas a operadores de justicia, Abogados en libre ejercicio profesional, y a profesionales de la conducción; de igual forma lo hice con 5 entrevistas, dirigidas a jueces de Transito y Conductores profesionales; que me llevaron a determinar la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, lo cual me llevo a fundamentar la Propuesta de Reforma Jurídica a la Ley de Tránsito y

Transporte Terrestre, y así llegar a implantar las debidas conclusiones y recomendaciones.

6. RESULTADOS.

6.1. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LAS ENCUESTAS.

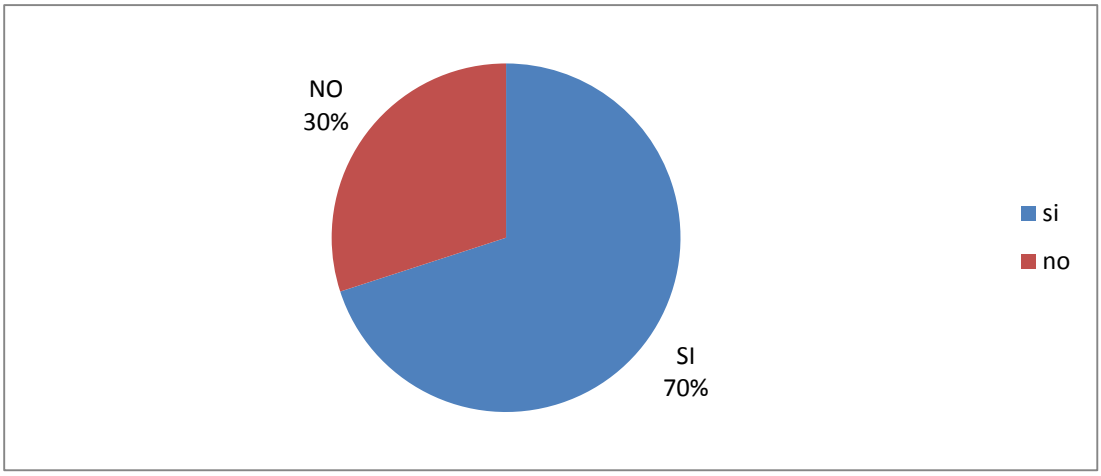
PRIMERA PREGUNTA.- ¿Cree usted que las licencias profesionales que habilitan al conductor a conducir un vehículo de una sola categoría, tipo o clase, limita el trabajo a los conductores profesionales?

CUADRO Nro. 1

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	21	70%
NO	9	30%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados en libre ejercicio y Conductores profesionales
Autora: Cristina Luzuriaga

GRÁFICO Nro. 1



Interpretación

En esta pregunta 21 encuestados que corresponden al 70% responden que las licencias profesionales que habilitan la conducción de un vehículo de una sola categoría, tipo o clase, si limita el trabajo de los conductores profesionales; debido a que muchas veces por no poseer cierto tipo de licencia no pueden trabajar, ya que hay personas que hacen de la conducción su principal medio de sustento. Mientras que 9 encuestados correspondientes al 30% contestan que no limita el trabajo a los conductores, debido a que la Ley es la que prevalece, y por lo tanto están obligados a acogerse a ella.

Análisis

Si bien es cierto, al momento de otorgar una licencia de conducir para cierto tipo o clase de vehículo, se da más responsabilidad al conductor, pero también se debe tomar en cuenta, que se le resta posibilidades de trabajo para él, al momento de conseguir uno como conductor profesional, y no poder desempeñarlo debido a que la licencia que posee no le habilite la conducción de cierto tipo de vehículo. Pierde la posibilidad de trabajar y si necesita la licencia debe someterse a los procedimientos que la Ley establece para ello, dejando así sin sustento a su familia.

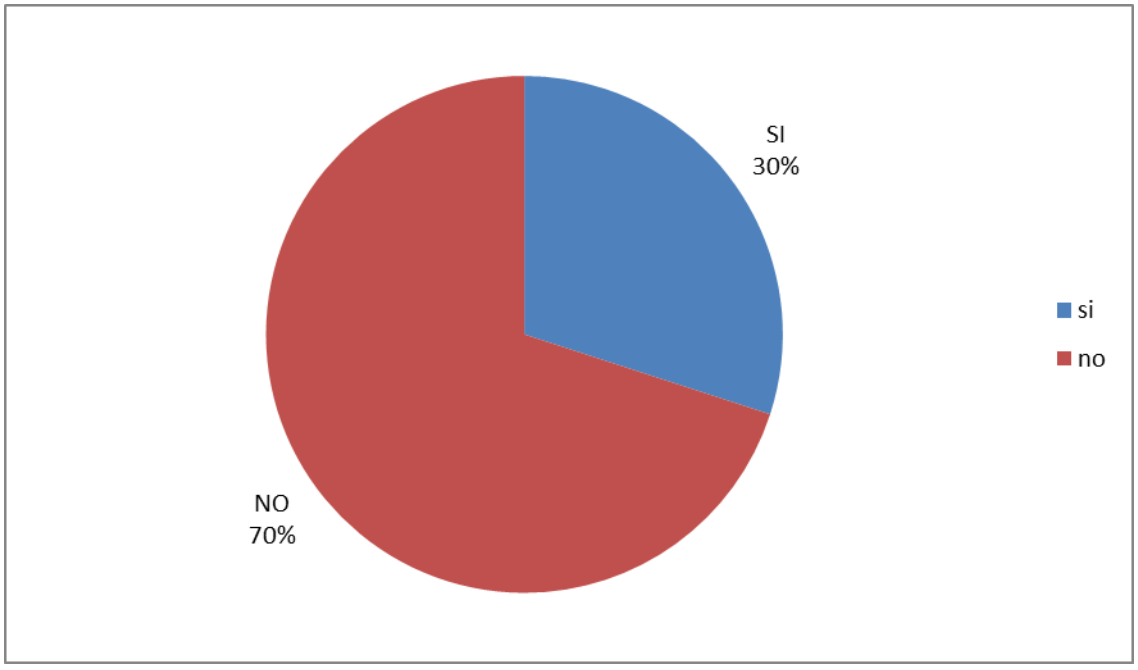
SEGUNDA PREGUNTA.- ¿Conoce usted, conductores que se sintieran perjudicados por la limitante enunciada en la pregunta anterior?

CUADRO Nro. 2

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	**9**	**30%**
NO	**21**	**70%**
TOTAL	**30**	**100%**

FUENTE: Abogados en libre ejercicio y Conductores profesionales
Autora: Cristina Luzuriaga

GRÁFICO Nro. 2



Interpretación

En esta pregunta 9 encuestados que corresponden al 30%, responden que si conocen a conductores que se han visto perjudicados por la limitante enunciada en la primera pregunta, y que se ha tratado incluso de familiares y compañeros de trabajo que no han podido desempeñar su cargo como choferes profesionales, pese a tener la licencia profesional. Pero 21 encuestados equivalentes al 70% afirman no conocer situaciones en las que los conductores se hayan visto afectados por la limitante, al momento de conducir un vehículo de una sola categoría, tipo o clase, de acuerdo con su licencia de conducir.

Análisis

Tomando en cuenta cada uno de los criterios de las personas encuestadas, solo queda por decir que quienes conocen de conductores que se han visto limitados a trabajar por su licencia de conducir, son personas que han sido testigos de ello. Ya sea por presentarse el caso dentro de un miembro de la familia, o por tratarse de algún compañero de trabajo, que como lo manifestaba anteriormente no han podido conservarlo debido a que dentro de la categoría de licencias profesionales, no han tenido el tipo de licencia acorde al tipo de vehículo, que requerían para su trabajo.

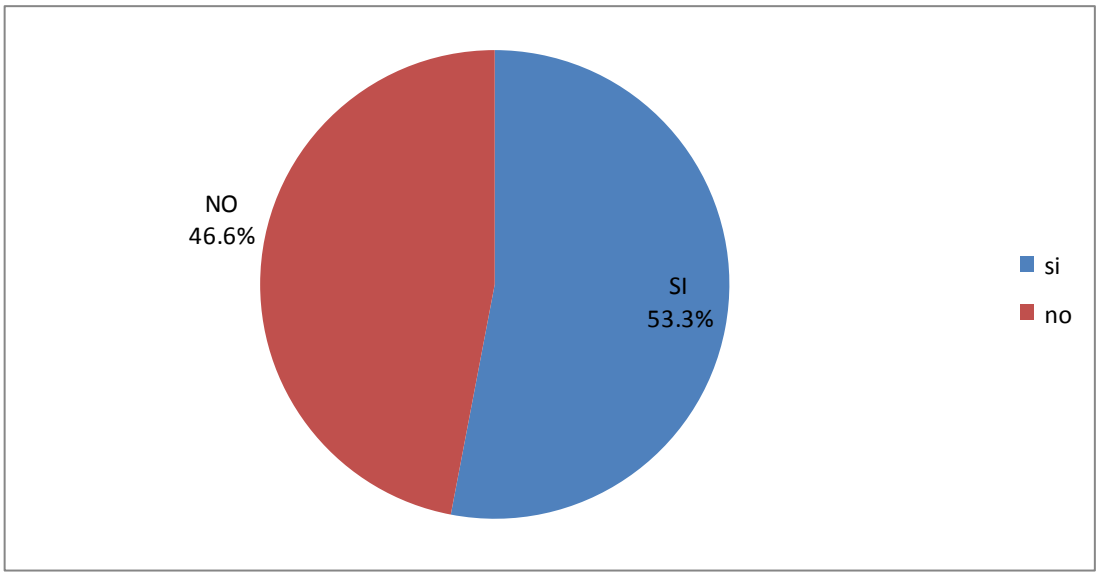
TERCERA PREGUNTA.- ¿Cree usted que se vulnera el derecho al trabajo consagrado en la Constitución, al momento de categorizar las licencias de conducir?

CUADRO Nro. 3

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	**16**	**53.3%**
NO	**14**	**46.6%**
TOTAL	**30**	**100%**

FUENTE: Abogados en libre ejercicio y Conductores profesionales
Autora: Cristina Luzuriaga

GRÁFICO Nro. 3



Interpretación

De un universo de encuestados 16 que corresponden al 53.3%, respecto de la tercera pregunta, responden que si limita el derecho al trabajo consagrado en la Constitución, y de cierta forma lo condiciona, por la razón de que en el caso de los choferes profesionales que hacen de la conducción su medio principal de sustento, se quedan sin trabajo por el hecho de no poseer el tipo de licencia para conducir cierto tipo de vehículo, teniendo incluso la licencia profesional tipo C. El restante de encuestados en un total de 14 que equivalen al 46.6%, afirman que no se vulnera el derecho al trabajo, y otros responden que tienen un desconocimiento total de las leyes.

Análisis

Dentro de la categorización de las licencias de conducir existen algunos tipos de éstas, y lo que los encuestados supieron manifestar es que a pesar de tener una licencia que se encuentra dentro de la categoría profesional, no pueden conducir cierto tipo de vehículos inmersos en esa categoría.

Si bien es cierto, no hay como afirmar que se vulnera en su totalidad en derecho al trabajo, pero si respaldados en la investigación de campo realizada, se puede decir que lo limita.

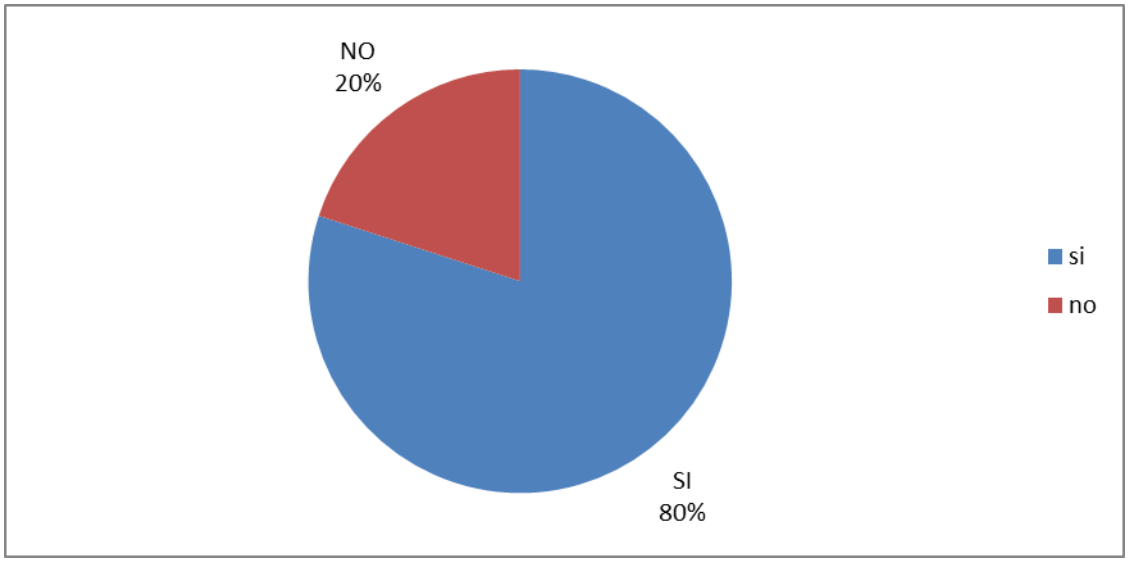
CUARTA PREGUNTA.- ¿Estima usted que es conveniente, que las personas que obtengan el título de conductores profesionales, puedan conducir vehículos de todas las categorías?

CUADRO Nro. 4

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	**24**	**80%**
NO	**6**	**20%**
TOTAL	**30**	**100%**

FUENTE: Abogados en libre ejercicio y Conductores profesionales
Autora: Cristina Luzuriaga

GRÁFICO Nro. 4



Interpretación

De un total de encuestados, 24 que pertenecen al 80% afirman que si es conveniente que las personas que obtengan el título de conductores profesionales, puedan conducir vehículos de todas las categorías. Coinciden en que de esa forma ellos podrían encontrar más facilidades de trabajo sin ningún tipo de impedimento, eso ayudaría a quienes hacen de la conducción el único medio para mantener a su familia. Por otro lado, 6 encuestados equivalentes al 20% responden que no es conveniente que todos quienes obtengan su licencia profesional, puedan conducir los vehículos de todo tipo y clase.

Análisis

El conductor profesional tendría más oportunidades de trabajo, sin dejar de lado que previo a la obtención de su licencia éstos deberán capacitarse al cien por ciento, porque la responsabilidad que adquieren es muy importante. Y con eso se lograría más fuentes de empleo para los conductores profesionales.

Esto dejaría de lado la limitante que en la actualidad se impone ante las personas que tienen el título de conductores profesionales.

QUINTA PREGUNTA.- ¿Considera usted que es necesario reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, respecto

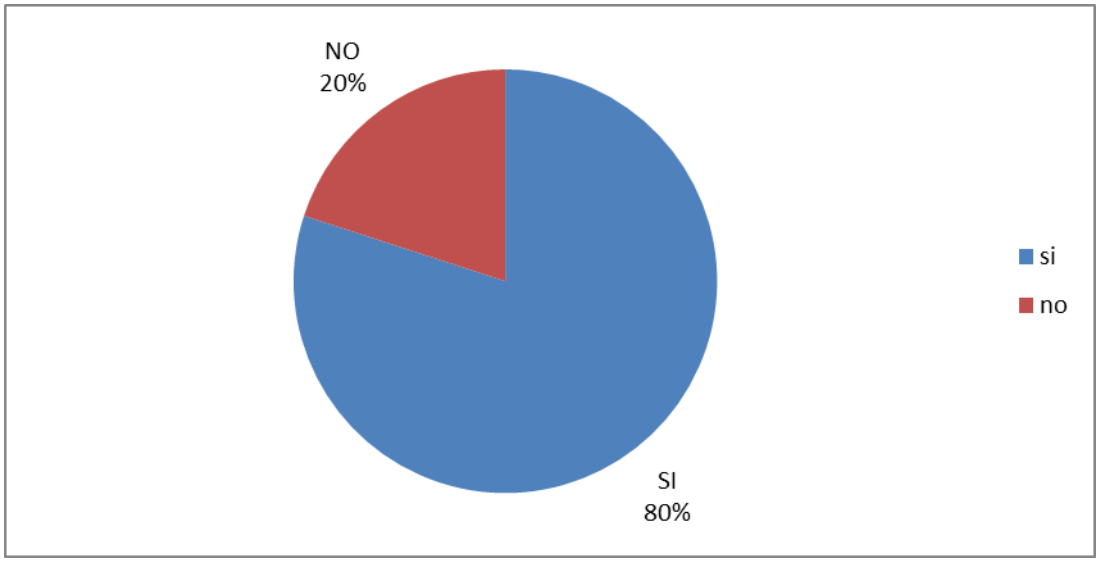
de la autorización a las licencias de conducir profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías?

CUADRO Nro. 5

Indicadores	Frecuencia	Porcentaje
SI	24	80%
NO	6	20%
TOTAL	30	100%

FUENTE: Abogados en libre ejercicio y Conductores profesionales
Autora: Cristina Luzuriaga

GRÁFICO Nro. 5



Interpretación

En esta última pregunta, de un total de encuestados, 24 que corresponden al 80% aseguran que si se debería reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, respecto de la autorización de las licencias de conducir profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías, porque esto les abriría más puertas en lo que a poder conseguir un trabajo se refiere, ya que la Ley actual tiene muchos aspectos en los que se perjudica más al conductor profesional, ya que en su mayoría esta es la única labor que pueden ejercer para sus necesidades y las de su familia. Las 6 personas restantes, que representan al 20% responden que no es necesario reformar la Ley en cuanto a las licencias de conducir, tipos y categorías. Porque a su criterio, así como está la Ley actualmente, está bien y no necesita ningún cambio.

Análisis

En esta última pregunta, la mayoría coincide en que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial si debería ser reformada, pero solo en lo que respecta a los conductores profesionales y sus respectivas licencias de conducción. Sin dejar de lado, que para ello el aspirante a conductor profesional deberá capacitarse de una manera mucho más estricta y rigurosa que la actual, ya que de darse la reforma éstos legarían adquirir una responsabilidad muy grande. Entonces para esto la capacitación que ellos recibirían debería abarcar toda la parte

teórica, técnica, mecánica y práctica de todos los tipos vehículos clasificados dentro la categoría de las licencias profesionales, obteniendo así resultados positivos, tanto para el conductor como para la sociedad en general.

6.2. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS.

PRIMERA PREGUNTA.- ¿Considera usted, que se ampliaría la fuente de trabajo de los conductores profesionales, si al momento de obtener su licencia profesional, ésta le habilite conducir vehículos de todas las categorías?

Criterio procesado

De un total de 5 entrevistas aplicadas a Administradores de Justicia en materia de tránsito como tales, la mayoría manifiesta su punto de vista diciendo que si se ampliaría la fuente de trabajo para los conductores profesionales, debido a que ellos han tenido conocimiento de casos en los que se han visto obligados a sancionar por cumplir con la Ley, a conductores que han transportado vehículos para los cuales su licencia no está habilitada.

SEGUNDA PREGUNTA.- ¿Cree usted que sería de trascendental importancia jurídica que se reforme en la LOTTTSV, lo referente a los conductores profesionales y el alcance de la licencia de conducir?

Criterio procesado

La mayoría de entrevistados, responde que sí, porque se evitaría de esta manera la infracciones de tránsito y la baja de puntos por la conducción de vehículos para los cuales su licencia no está autorizada. Y así podrían conservar la integridad de sus puntos en la licencia. Mientras que el resto responde que no es de importancia jurídica la reforma de la Ley, porque los conductores son responsables de cumplirla o no.

TERCERA PREGUNTA.- ¿Cree usted que se debería realizar un estudio jurídico, analítico y crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación autorización de las licencias profesionales, que habite la conducción de vehículos de todas las categorías de conformidad con la Ley y su reglamento?

Criterio procesado

En esta pregunta, 3 personas encuestadas manifiestan que si sería necesario, pero no solamente en lo referente a las licencias de conducir y los conductores profesionales, sino también en cuanto a contravenciones y delitos de tránsito. La minoría responde que no es necesario analizarla desde ninguno de esos puntos, sino más desde un punto de vista social,

para poder abarcar desde este aspecto la necesidad que tiene el conductor, de que la Ley sea reformada.

CUARTA PREGUNTA.- ¿Cree usted que se debería analizar la normativa actual, respecto de las licencias de conducir profesionales, y la autorización que con éstas se obtiene?

Criterio procesado

La mayoría de entrevistados responde que se sí la debería analizar, pero enfocándose más desde el punto de vista social, para poder visualizar las necesidades que tienen los conductores profesionales, respecto de la Ley.

Ya que como lo mencionaron anteriormente, como administradores de justicia, han conocido muchos casos en los que se ha tenido que sancionar al conductor por conducir un vehículo para el cual no está autorizado. Pero también han podido palpar las razones por las que se cometen este tipo de infracciones, y la principal de ellas ha sido la necesidad de no perder un trabajo, ya que ése es el único medio con el que ellos cuentan para mantener a su familia. El restante responde que no se debería analizar la LOTTTSV desde ningún aspecto, porque a su parecer, está correctamente aplicada.

QUINTA PREGUNTA.- ¿Considera importante, que se debe llevar a cabo un estudio comparado con algunas legislaciones a fin de analizar la

conveniencia de actualizar la normativa de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en el Ecuador, en todo lo que beneficie al conductor profesional?

Criterio procesado

La mayoría considera que si serviría de mucho llevar a cabo un estudio comparado de legislaciones de otros países, en lo que a materia de tránsito se refiere, porque eso podría servir para establecer aspectos que de darse el caso, no estén contemplados en la Ley actual. Las demás personas encuestadas responden que no le ven de gran importancia un análisis comparado, ya que cada país tiene su propia legislación y no se puede comparar porque no sería la misma población y no existirían las mismas necesidades en cuanto a los conductores profesionales.

7. DISCUSIÓN.

7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS.

Los objetivos planteados en mi plan de investigación, aprobado legalmente para su ejecución, fueron los siguientes:

Objetivo General

"Realizar un estudio jurídico, analítico y crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en relación a la autorización de las licencias profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías de conformidad con la Ley y su reglamento**"**.

El objetivo general se comprueba positivamente a través del estudio jurídico analítico y crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, estudio que fue realizado con las encuestas y entrevistas aplicadas en la investigación de campo. Se demuestra que la Ley establece la categorización de las licencias de conducir, y el tipo de vehículos a conducir con cada una de ellas, limitando así la labor del conductor profesional, ya que éstos solo pueden conducir los vehículos para los cuales su licencia les habilita, perdiendo así oportunidades de trabajo, como único medio de sustento para su familia.

Objetivos Específicos

Estos objetivos fueron planteados de una manera más concreta y específica, lo que me permitió analizar a fondo aspectos importantes de la problemática planteada, y comprobar su incidencia en la sociedad, asimismo al igual que el objetico general, éstos han sido debidamente verificados.

“Determinar la incidencia de la normativa actual, respecto a la categorización y las licencias de conducir profesionales**”**.

El primer objetivo específico se verifica al momento de determinar las limitaciones que trae consigo la categorización de las licencias de conducir, ya que dentro de la investigación de campo realizada se muestra la opinión de conductores profesionales, quienes dicen sentirse afectados por la normativa actual de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

“Ubicar, analizar y sintetizar los efectos económicos, sociales y jurídicos de la categorización y sus permisos de las licencias de conducir en el Ecuador**”**.

Este segundo objetivo he podido verificarlo de manera exitosa, ya que en

las encuestas realizadas la mayoría afirma que muy aparte de sentirse afectados en el aspecto laboral, por la categorización de las licencias de conducir, también afecta de manera colateral estos aspectos, ya que al momento de verse limitados por su licencia de conducir, se daña también la situación económica de un hogar dentro del cual, el padre de familia genera con su trabajo, el sustento para los suyos.

"Efectuar un estudio comparado con algunas legislaciones, a fin de analizar la conveniencia de actualizar la normativa de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador**"**.

Este objetivo lo he alcanzado al momento de comparar nuestra legislación con la de otros países, aspecto que ha servido de vital importancia para llegar a la conclusión de que si es necesario una reforma en la normativa actual de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en nuestro país.

"Proponer una reforma jurídica, a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el Ecuador, referente a la categorización de la licencias de conducir en nuestro país**"**.

El presente objetivo lo he corroborado, en la quinta pregunta de la encuesta, en la que el 80% responde que si debería reformarse la

normativa actual de la Ley de Tránsito, en lo que a licencias de conducir se refiere, y la autorización que con éstas se obtiene.

7.2. CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS.

La hipótesis planteada en el proyecto de investigación aprobado, fue: **“Las disposiciones existentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto de la categorización de las licencias de conducir, perjudican los intereses laborales y económicos de los conductores profesionales”.**

Esta hipótesis se contrasta positivamente, por cuanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece de forma radical, que ningún conductor podrá estar habilitado para conducir un vehículo que no sea autorizado con su licencia. Aspecto que se corrobora con las entrevistas y encuestas aplicadas, ya que la mayoría coincide en que la categorización de las licencias de conducir perjudica a los conductores profesionales, porque éstos sólo podrán conducir vehículos para los cuales estén autorizados al momento de obtener su título de conductor profesional.

Y al momento de poseerlo, están sometidos a perder la posibilidad de trabajar. Todo esto fue debidamente comprobado con ayuda de la información doctrinaria y teórica, junto con las leyes de nuestro país.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PRPOPUESTA DE REFORMA LEGAL.

La Constitución de la República del Ecuador señala en el Art. 424 lo siguiente: “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

La Constitución y los tratados internacionales de derechos humanos ratificados por el estado que reconozcan derechos más favorables a los contenidos en la Constitución, prevalecerán sobre cualquier otra norma jurídica o acto del poder público”.[21]

El Art. 394, habla del Transporte en general y manifiesta:

“El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias[22]”

[21] Constitución de la República del Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones. Legislación codificada, Quito – Ecuador, 2011, Art. 424.

[22] Constitución de la República del Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones. Legislación codificada, Quito – Ecuador, 2011, Art. 394.

El Art. 33 garantiza claramente el derecho al trabajo, enunciándolo de la siguiente manera:

"El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable, libremente escogido y aceptado".[23]

El más alto del Estado, consiste en respetar los derechos y garantías establecidos en la Ley, pactos convenios y tratados internacionales, los mismos que son de cumplimiento inmediato, ya que éstos derechos son imprescriptibles, inalienables e intransferibles, como lo manifiesta la actual Carta Magna.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 95 manifiesta que:

"Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente"

De acuerdo con lo enunciado, las categorías serán estipuladas en el reglamento de la LOTTTSV, en donde establece que los conductores

[23] Constitución de la República del Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones. Legislación codificada, Quito – Ecuador, 2011, Art. 33.

profesionales si podrán conducir los vehículos para los que se debe tener la licencia B. Pero, dentro del grupo de licencias profesionales, no permite que el conductor que posee licencia profesional tipo C, pueda conducir un vehículo para el que requiera una de tipo D1, a pesar de poseer una licencia que está dentro de la categoría de las licencias profesionales. Es decir, que para poder conducir un vehículo para el cual requiera cualquiera de las licencias profesionales, el aspirante a conductor, deberá rendir pruebas teóricas, psicosensométricos, y médicas para ascender de categoría y así poder estar habilitados para conducir el vehículo que le exige el tipo de licencia que aspira obtener. Perdiendo de esta forma, la posibilidad de trabajar como conductor profesional, debido a no tener el tipo de licencia profesional para poder hacerlo.

8. CONCLUSIONES.

Al terminar mi trabajo de investigativo he llegado a las siguientes conclusiones:

PRIMERA: La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece la clasificación de los vehículos, en tres clases: vehículos de tracción animal, vehículos de tracción humana, vehículos de tracción mecánica a motor o autopropulsados.

SEGUNDA: Que después de haber procesado minuciosamente el criterio de las entrevistas realizadas en la investigación de campo, me permito concluir que si existen personas que han visto afectadas, al momento de conducir un vehículo de una sola categoría o tipo, por no tener la licencia para hacerlo, quedando así en desventaja y perdiendo oportunidades de trabajo.

TERCERA: Que habiendo comparado legislaciones diferentes a la de nuestro país, como lo hicimos con la legislación chilena y argentina, en lo que a licencias respecta, pude constatar que si existe una gran diferencia con respecto a la nuestra, ya que al titular de una licencia de conducir profesional al momento de adquirirla, se le habilita la conducción de

vehículos de todas las categorías por todas las calles y caminos de la república.

CUARTA: Que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece la categorización de las licencias de conducir, dentro la cual se encuentra el grupo de licencias profesionales, estableciendo claramente que ningún ciudadano podrá conducir un vehículo para el cual su licencia no le habilite.

QUINTA: Que es necesario se reforme la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en todo cuanto a licencias profesionales se refiere y su respectiva autorización.

9. RECOMENDACIONES.

Las recomendaciones a las que me acojo para disminuir la problemática sobre la cual me he enfocado en mi trabajo de investigación, son las siguientes:

PRIMERA: A los conductores que se han visto afectados por la categorización y autorización que tienen las licencias de conducir en nuestro país, para que pongan de manifiesto sus intereses perjudicados laboral y económicamente, respecto de la norma actual, para que puedan ser escuchados.

SEGUNDA: A la Carrera de Derecho de la Universidad Nacional de Loja, para que en su malla curricular incluya también la materia de Tránsito, y que los estudiantes de la mano con sus docentes realicen un estudio jurídico, analítico y crítico de la norma, de esa manera tendrán conocimiento de la realidad actual que viven los conductores profesionales y puedan visualizar de cerca las necesidades del gremio.

TERCERA: A la Agencia Nacional de Tránsito, al momento de otorgar las licencias de conducir profesionales que habiliten la conducción de vehículos de todas las categorías, establezca como requisito principal la aprobación del curso de capacitación técnica, teórica, mecánica y práctica

obligatorias, para que al momento de desempeñarse como profesionales del volante lo hagan tomando en cuenta todas las precauciones del caso.

CUARTA: A la Asamblea Nacional en ejercicio de su función legislativa, para que al momento de establecer una Ley, lo haga también tomando en cuenta la posibilidad de realizar un estudio comparado con otras legislaciones, para de esta manera tomar aspectos que ayuden a preservar los derechos de la sociedad en general, para que de esta manera nadie se halle perjudicado al momento de someterse a ella.

QUINTA: En forma personal considero que es indispensable observar la problemática que presenta la normativa actual, en relación a los conductores profesionales, para poder observar las necesidades del gremio, y analizar la conveniencia de reformarla.

9.1. PROPUESTA.

ASAMBLEA NACIONAL

Considerando:

Que la Constitución de la República del Ecuador prevalece por la supremacía constitucional la misma que se estipula en el Art. 424, y por considerarse una Constitución garantista de los derechos del ciudadano, como el derecho al trabajo establecido en el Art. 33, el mismo que debe ser libremente escogido, aceptado y sin discriminación o limitación alguna.

Que La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece la categorización de las licencias profesionales y no profesionales, cuya clasificación se encuentra desglosada en su reglamento.

Que en dicha clasificación no existe la autorización para que quienes posean la licencia profesional, puedan conducir vehículos que se encuentren dentro de la categoría de licencias profesionales, y para poder hacerlo deben pedir el ascenso de categoría de su licencia, para lo cual deberán seguir los pasos establecidos en la Ley.

Que en uso de las atribuciones que le confiere el Art. 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador:

RESUELVE:

Reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Deróguese las disposiciones contenidas en el Art. 96 de la presente Ley.

Y; sustitúyase al mismo Artículo lo siguiente:

Art. 96. Quienes obtengan la licencia de Conducir Profesional se encontrarán habilitados para la conducción de vehículos livianos, pesados y extrapesados, en el ámbito o clase profesional constante en la presente Ley.

Art. 96.1. Los cursos para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales, tendrán la duración de un año y, estarán a cargo de las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Universidades y Escuelas Politécnicas autorizados por la Ley.

Art. 96.2. Al momento de obtener la licencia de conducir profesional, será obligación de todo aspirante, conocer los componentes

mecánico-prácticos de los tipos de vehículos livianos, pesados y extrapesados.

Art. 96.3. La licencia tendrá una vigencia de 5 años. Cada vez que al conductor profesional le corresponda renovar su licencia de conducir, tendrá que adjuntar a más de los requisitos legales, un certificado de actualización mecánico-práctico conferido por las instituciones anteriormente mencionadas. En el cual deberá constar que el conductor realizó el curso de actualización para poder renovar su licencia.

Art. 96.4. Las entidades legalmente reconocidas en el país, destinadas a la capacitación de conductores profesionales, tienen la obligación de implementar sus recursos materiales para cumplir con las actividades prácticas de sus alumnos, es decir todo lo que a vehículos, livianos, pesados y extrapesados, se refiere.

Estas disposiciones no aplican para quienes posean la licencia Tipo E1 y G para conducir ferrocarriles y maquinaria agrícola. Éstas se sujetarán a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento.

Art. Final: La presente reforma a La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito en la Sala de sesiones de la Asamblea Nacional, a los 20 días del mes de enero del año 2014.

PRESIDENTE SECRETARIO

10. BIBLIOGRAFÍA

- Reglamento para la aplicación de la LOTTTSV.
- *Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012.*
- Constitución de la República del Ecuador. Gaceta Constituyente, Publicación Oficial de la Asamblea Constituyente, Quito-Ecuador, 2008, Art. 394.
- *Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012. De las licencias, pág. 91.*
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – eSilec Profesional - www.lexis.com.ec. Pág. 1.
- *Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012. Tipos de vehículos pág 11.*
- www.ant.gob.ec/index.php/**licencias**
- www.tramitesciudadanos.gob.ec
- http://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Transporte_terrestre
- Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Edición XXVI, Tomo 8. Editorial Heliasta 1998. Pág. 179.
- Definición de seguridad vial - Qué es, Significado y Concepto

- Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial – eSilec Profesional - www.lexis.com.ec - Libro II, del tránsito y la Seguridad Vial, Título I, de las Licencias de Conducir art. 132-140.
- *Sindicato de Choferes Profesionales del Ecuador, Módulos de estudio, período académico 2011-2012, Módulo de educación vial, 2012, págs.. 22-25.*
- Cabanellas, Guillermo. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Edición XXVI, Tomo 8. Editorial Heliasta 1998. Pág. 324
- www.**chile**in.com/l**transito**1.htm
- **http://www.taringa.net/posts/info/1508040/Ley-de-Transito-de-la-Argentina-La-Actual.html**

11. ANEXOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENCUESTA

Señor encuestado con el propósito de aportar nuevos conocimientos con respecto a la Autorización de Licencias profesionales que habilite conducir vehículos de todas las categorías, le solicito leer detenidamente la encuesta y contribuir con las siguientes preguntas:

1.- ¿Cree usted que las licencias profesionales que habilitan al conductor a conducir un vehículo de una sola categoría, tipo o clase, limita el trabajo a los conductores profesionales?

Si ( ) No ( )

¿Por qué?.....…….....

2.- ¿Conoce usted, conductores que se sintieran perjudicados por la limitante enunciada en la pregunta anterior?

Si ( ) No ( )

¿Por qué?……...

3.- ¿Cree usted que se vulnera el derecho al trabajo consagrado en la Constitución, al momento de categorizar las licencias de conducir?

Si ( ) No ( )

¿Por qué?.....

……

4.- ¿Estima usted que es conveniente, que las personas que obtengan el título de conductores profesionales, puedan conducir vehículos de todas las categorías?

Si ( ) No ( )

¿Por qué?…….....

……
…

5.- ¿Considera usted que es necesario reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, respecto de la autorización a las licencias de conducir profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías?

Si ( ) No ( )

¿Por qué?.....

……

Gracias por su colaboración

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

ENTREVISTA

1.- ¿Considera usted, que se ampliaría la fuente de trabajo de los conductores profesionales, si al momento de obtener su licencia profesional, ésta le habilite conducir vehículos de todas las categorías?

2.- ¿Cree usted que sería de trascendental importancia jurídica que se reforme en la LOTTTSV, lo referente a los conductores profesionales y el alcance de la licencia de conducir?

3.- ¿Cree usted que se debería realizar un estudio jurídico, analítico y crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación autorización de las licencias profesionales, que habite la conducción de vehículos de todas las categorías de conformidad con la Ley y su reglamento?

4.- ¿Cree usted que se debería analizar la normativa actual, respecto de las licencias de conducir profesionales, y la autorización que con éstas se obtiene?

5.- ¿Considera importante, que se debe llevar a cabo un estudio comparado con algunas legislaciones a fin de analizar la conveniencia de actualizar la normativa de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en el Ecuador, en todo lo que beneficie al conductor profesional?

Gracias por su colaboración

1. TEMA:

NORMESE EN LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, LA AUTORIZACIÓN A LAS LICENCIAS PROFESIONALES, QUE HABILITE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE TODAS LAS CATEGORIAS

2. PROBLEMA:

Las licencias de conducir, habilitan a su titular la conducción de vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento, en especial las licencias profesionales. Y al momento de hacer de la conducción su profesión, se convierte en uno de los derechos individuales consagrados en la Carta Magna, como el derecho al trabajo, en este caso el de un conductor profesional. Así lo garantiza la Constitución de la República del Ecuador, en sus principios fundamentales, Art. 11.- El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: 6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía, 9. El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución; Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las

personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado; por lo tanto considero que todo conductor profesional podrá optar por su trabajo bajo cualesquier modalidad de conducir vehículos indistintamente del tipo de vehículo, de conformidad al tipo de licencia a obtener; pero, el Título II, Del Control, Capítulo I, De los Conductores, Sección 1, De las Licencias de Conducir, el Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente; restringe dicho derecho, más cuando en el Reglamento de la LOTTTSV, en el Título XV, De las Licencias y Permisos de Conducir, Capítulo II, De las Categorías y Tipos de Licencias, literal B, hace referencia a los tipos de licencias profesionales, que habilita únicamente la conducción de vehículos automotores de una sola clase o categoría o tipo; sin poder conducir los demás vehículos constantes en los diferentes tipos de licencias, provocando incertidumbre y descontento en el sector de transportistas; lo que genera inconformidad para los conductores profesionales, más el conducir vehículos de cualesquier categoría al tipo de licencia vigente por los conductores profesionales, por lo que es necesario se norme de forma sustancial, el modificar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar derechos de la sociedad ecuatoriana, y de todos los sectores, que dependen de forma directa e indirectamente del Transporte y Transito en el Ecuador.

3. JUSTIFICACIÓN

El problema de investigación formulado, que pretendo ejecutar como un aporte al ordenamiento jurídico estatal ecuatoriano, se ubica dentro del campo del Derecho Positivo, en el derecho social e individual de las personas, en cuanto a la libertad del trabajo, relacionado con la profesionalización de los conductores profesionales, y su operatividad en la conducción de vehículos automotores, y en el desarrollo personal, económico y familiar, siendo el mismo de trascendencia estatal, social, económico, familiar e individual, ya que el presente estudio lo realizaré enfocando el análisis jurídico, profundo, y crítico dentro del capo del Derecho Constitucional, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como de los Convenios y Acuerdos Internacionales en el área de la libertad del trabajo de los conductores profesionales, al conducir vehículos automotores, de la factibilidad que puedan conducir vehículos indistintamente del tipo de licencia profesional que obtengan.

Por lo tanto se justifica académicamente, en cuanto cumple con las exigencias propias de una investigación jurídica, justifico el mismo por la importancia, trascendencia en el Estado Ecuatoriano, ya que requiere de ajustes normativos acordes a las necesidades constitucionales y no atentatorias a los derechos de los conductores profesionales, que hacen

de esta actividad su actividad laboral, y el sustento económico personal, familiar y social en el Ecuador.

Es importante, ya que considero que el problema a investigarse constituye uno de los aspectos más trascendentales del Derecho Positivo y Privado, ya que con el mismo trato de garantizar la libertad laboral que tienen los sujetos activos como son los conductores profesionales, como resultado de su actividad, en que por el tipo de licencia, éstos pueden conducir vehículos automotores de acuerdo a su categoría, lo cual limita su actividad cuando pretenden conducir cualesquier tipo de vehículo, indistintamente del tipo de licencia; lo que perjudica el interés profesional en su calidad de conductores profesionales, contraviniendo disposiciones constitucionales del Buen Vivir.

Además, tiene importancia científica, jurídica y académica, ya que las reformas que propondré servirán de base y fundamento sobre la cual las autoridades competentes tendrán un elemento esencial en cuanto a la autorización que darán a los conductores profesionales para que éstos estén habilitados a conducir indistintamente de su tipo de licencia, los vehículos automotores de cualesquier categoría; y que permitirá que no se vulneres los derechos constitucionales de los conductores profesionales en aptitud legal de conformidad a la propuesta de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como de su Reglamento.

La investigación que voy a ejecutar espero y aspiro sea un aporte sustancial al Derecho en el país, que sirva de consulta para los señores estudiantes y profesionales del Derecho, que estén interesados en conocer lo referente al Derecho Individual, en lo relacionado a la actividad profesional de la conducción en el país, por los conductores profesionales, en respeto a sus aspiraciones económicas individuales, familiares y sociales, así como de los fundamentos de los derechos de los conductores profesionales, como lo establece las garantías y derechos Constitucionales.

Es factible la realización de mi propuesta, por su importancia e interés social, ya que es un problema actual, pertinente, latente y real, constituyéndose el mismo en un aporte al ordenamiento jurídico Estatal, que permitirá con su estudio y propuesta establecer una verdadera protección y garantías económicas y laborales a los conductores profesionales, bajo disposiciones claras, aplicar soluciones directas efectivas e inmediatas, haciendo prevalecer el cumplimiento de los derechos constitucionales del Buen Vivir, en lo referente a la conducción en el país, como es la operatividad del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, por los conductores profesionales, sea esto en el ámbito público como privado.

Por último, justifico mi trabajo de investigación, por cuanto conforme a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y su normativa al ser un requisito ejecutar un trabajo de investigación jurídica en determinada área del Derecho, previo a la obtención del grado y titulación.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Realizar un estudio jurídico, analítico y crítico de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en relación autorización de las licencias profesionales, que habilite la conducción de vehículos de todas las categorías de conformidad con la Ley y su reglamento.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

4.2.1. Determinar la incidencia de la normativa actual, respecto a la categorización y las licencias de conducir profesionales.

4.2.2. Ubicar, analizar y sintetizar los efectos económicos, sociales y jurídicos de la categorización y sus permisos de las licencias de conducir en el Ecuador.

4.2.3. Efectuar un estudio comparado con algunas legislaciones a fin de analizar la conveniencia de actualizar la normativa de la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en el Ecuador.

4.2.4. Proponer una reforma jurídica, a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en el Ecuador, referente a la Categorización de las licencias de conducir.

5. HIPÓTESIS:

Las disposiciones existentes en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, respecto a la Categorización de las licencias de conducir, perjudican los intereses laborales y económicos de los conductores profesionales.

6. MARCO TEORICO

EL TRÁNSITO.

“Se define como la ciencia que trata de dar respuesta a los diferentes problemas que enfrenta el hombre en su rutina diaria, estudiando la interrelación entre los elementos del tránsito, en el caso específico de la Ingeniería de Transito es la encargada de los problemas de movilidad ya sea construyendo vías donde antes no existían, levantando puentes para

salvar obstáculos, drenando lechos de ríos para hacerlos navegables o diseñando sistemas de control vehicular en las intersecciones de o más vías de una ciudad para atender el paso simultaneo de corrientes de tránsito frecuentemente confrontantes”[24].

Tránsito es la acción de transitar, el concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino, por ejemplo, se dice, discúlpeme, llegué tarde porque hay problemas de tránsito, los automovilistas deben tener en cuenta que el tránsito circula con lentitud en las principales vías de acceso a la ciudad”[25].El flujo de vehículos también puede conocerse como tráfico vehicular o tráfico. En las grandes ciudades, el tránsito es un factor que determina en buena parte la vida cotidiana. De acuerdo a las condiciones de tránsito, una persona puede llegar tarde al trabajo o perder varias horas en sus desplazamientos.

La gestión y el control del tránsito es responsabilidad de las autoridades estatales, esta es una tarea muy importante para un gobierno, ya que los accidentes de tránsito causan miles de muerte al año, el correcto funcionamiento de los semáforos, la señalización de calles, avenidas y carreteras, el cuidado del pavimento y las sanciones a quienes violan las

---

[24] LEON Castro, Diana, Dra., ANALISIS DEL TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRES EN EL ECUADOR, CNTTT, Asesora Técnica de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito-Ecuador, www.cnttt.org.com.ec, Pág. 39.

[25] Ibídem, Pág. 45.

leyes de tránsito permiten reducir las posibilidades de accidente, en atención a la seguridad de los ciudadanos por su integridad personal, asi como de precautelar los bienes tanto públicos como privados.

El tránsito vehicular también llamado tráfico vehicular, o simplemente tráfico es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista, se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos como el flujo de peatones, que forman parte de un sistema de cambios de un lugar a otro, dada las necesidades de las personas sea en asuntos de orden personal, familiar y social.

EL TRANSPORTE

“Se denomina transporte o transportación, del latín trans, al otro lado, y portare, llevar al traslado de algún lugar a otro algún elemento, en general personas o bienes, pero también un fluido, el transporte es una actividad fundamental dentro del desarrollo de la humanidad; para lograr llevar a cabo la acción de transporte se requieren varios elementos, que interactuando entre sí, permiten que se lleve a cabo:

- Una infraestructura en la cual se lleva físicamente la actividad, por ejemplo las vías para el transporte carretero, ductos para el transporte de hidrocarburos, cables para el transporte de

electricidad, canales para la navegación en continente, aeródromos para el transporte aéreo, etc.

- Un vehículo que permita el traslado rápido, solo para el caso de del transporte de peatones no se requiere un vehículo, ejemplos de vehículos son la bicicleta, la motocicleta, el automóvil, el autobús, el barco, el avión, etc.
- Un operador de transporte, que hace referencia a la persona que conduce o guía el vehículo.
- Unos servicios que permiten que la actividad se lleve a cabo de forma segura, como semáforos"[26].

El término transporte hace referencia a la acción y efecto de transportar o transportarse, el concepto también permite nombrar al sistema de medios que consiste en la conducción de personas o mercaderías de un lugar a otro y a los vehículos que se dedican a cumplir dicha tarea. El transporte público está colapsado y requiere de mayores inversiones para poder satisfacer las necesidades de la población.

El transporte forma parte de la logística, que es el conjunto de medios y métodos que permiten organizar un servicio o una empresa, por ejemplo en el mundo del comercio, la logística está vinculada a la colocación de

[26] LEON Castro, Diana, Dra., ANALISIS DEL TRÁNSITO Y TRASPORTE TERRESTRES EN EL ECUADOR, CNTTT, Asesora Técnica de la Comisión Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, Quito-Ecuador, www.cnttt.org.com.ec

bienes en el lugar preciso, en el momento apropiado y bajo las condiciones adecuadas, por los requerimientos comerciales tanto individuales, colectivos, empresariales, industriales, etc., que forman parte de un sistema de desarrollo social y productivo de una nación.

LA SEGURIDAD VIAL

"La seguridad vial es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes, por ejemplo, las luces de freno y de giro, además busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre el airbag, el cinturón de seguridad; y, intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente como el corte del suministro de combustible para evitar incendios"[27].

Considero que, el concepto de seguridad se caracteriza por su universalidad y decidido enfoque hacia la perfección, por evidente que parezca, cabe sin embargo enfatizar, que el concepto de la seguridad del automóvil suele ser interpretado con demasiada parcialidad, restringiéndose solamente al comportamiento del impacto, pero ése es sólo uno de muchos aspectos y, sin duda, lo mejor es no tener que verse confrontado con éste jamás. El empeño preeminente debe consistir en evitar accidentes de antemano, aquí interviene tanto la capacidad del conductor como la del vehículo, es por ello que todas las marcas se

[27] SANTILLÁN Andrade Juan, Ing., "SEGURIDAD VIAL EN QUITO", Editorial CONSULVIAL-ECUADOR, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 15.

dedican a la seguridad activa con el mismo esmero que a la seguridad pasiva y a la protección del vehículo, persiguiendo el objetivo ideal de conseguir la óptima combinación de seguridad.

“A la seguridad vial pertenece todo aquello que sirve para prevenir situaciones de peligro, o sea, en primer lugar las características técnicas que contribuyen al dominio fiable del automóvil, además se entienden todas las medidas de precaución que se toman para limitar lo más posible el riesgo de que los participantes sufran lesiones en caso de accidente. Un automóvil sólo puede recibir el calificativo de ser efectivamente seguro si conjuga todos estos criterios en un todo en perfecta armonía y pensado a fondo por cuanto a su construcción”[28].

Si una situación crítica ha de redundar en accidente, es cuestión que depende decisivamente de la seguridad vial, respecto del vehículo, si bien ésta no puede sustituir la destreza del conductor y la conducción responsable, sí puede apoyarlas eficazmente a base de fiabilidad en el comportamiento del manejo y frenado en cualquier situación, así como de una poderosa respuesta del motor al efectuar maniobras de adelantamiento y por medio de un puesto de conducción práctico, quede lugar a la preventivita completa.

---

[28] SANTILLÁN Andrade Juan, Ing., “SEGURIDAD VIAL EN QUITO”, Editorial CONSULVIAL-ECUADOR, Quito-Ecuador, Año 2010, Pág. 18.

LICENCIAS DE CONDUCIR

“Una licencia, es un permiso para hacer algo, el término también permite nombrar al documento o contrato en que consta la licencia en cuestión, la licencia de conducir, por otra parte, es 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”[29].Es frecuente que, para poder tramitar la licencia de conducir, haya que tener una edad mínima y rendir un examen de manejo, cuando el conductor viola las leyes de tránsito, es posible que le quiten la licencia y que pierda la autorización para conducir.

Todo conductor deberá llevar siempre consigo su licencia, permiso o boleta de citación y al serle requerida por la Autoridad, deberá acreditar su identidad y entregar los documentos que lo habilitan para conducir. Si el conductor no posee o lleva consigo estos documentos, es puesto a disposición del tribunal respectivo. En cuyo caso el vehículo es retirado de la circulación para ser entregado al propietario o la persona que éste designe y que se encuentre habilitado para conducirlo.

“La licencia para conducir vehículos a motor es un documento público, otorgado por las autoridades competentes, que acredita la idoneidad en la materia, del ciudadano que habiendo aprobado los cursos impartidos en

---

[29] CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Ano 2009, Pag. 34.

una de las escuelas de capacitación del país, haya obtenido el correspondiente título de conducir”[30].

Por lo tanto, considero que la licencia de conducir es una autorización para conducir vehículos a motor, que se expide a las personas que, mediante unas pruebas hayan demostrado reunir determinadas condiciones, conocimientos y aptitudes para ello, las condiciones se determinan mediante una evaluación psicofísica, los conocimientos mediante un test teórico, y las aptitudes mediante un examen práctico.

Es importante considerar que el tránsito en el Ecuador, en su terminología adecuada, respecta exclusivamente a la conducción de vehículos, que en sus inicios, empezó con el pequeño ambular del briloches y tranvías, para luego incorporarse los vehículos propiamente dichos, que por la necesidad de su regulación en las vías y carreteras, se vio la necesidad de concretarlo en una sola expresión legal, que data desde el año de 1963, para luego ser definido, en el año de 1965 en cuando en realidad el tránsito de nuestro país toma una consideración formalista en el ámbito social, económico y normativo, esto se dio en 1966 en el Gobierno de Don Clemente Yerovi Indaburi, que tratándose del tránsito es fácil descubrir que éste no establece diferencia alguna entre las personas que pueden conducir vehículos, como el hecho de que se pueda obtener una licencia

[30] CARRERA A. Juan E., Ab., “SISTEMA VEHICULAR EN EL ECUADOR”, Acciones y Procedimientos de la CTG, Editorial de la CTG, Guayaquil-Ecuador, Ano 2009, Pag. 39.

de conducción claro está, previo al cumplimiento de los requisitos señalados en el Reglamento respectivo; pero el tránsito en el país, nació más técnicamente por la eficacia para conducir, y que todos somos responsables por las consecuencias que deriva el conducir de forma recomendable, caso contrario nos veremos expuestos a resultados de orden penal y civil, derivadas de los accidentes de tránsito, que desde los inicios han ocurrido en nuestro país.

"Es importante el considerar el término dado al tránsito y al transporte, desde luego las dos cosas llegan a formar parte de un solo cuerpo en determinados momentos, pero el transito se refiere más al ir de un lugar a otro, el Diccionario de la Lengua dice de este término que es "pasar por vías públicas"; por lo tanto este es un fenómeno complejo en que intervienen enormes capitales privados, para un servicio público y está regulado por la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, y por las disposiciones del Consejo Nacional de Tránsito"[31].

Todos los países cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan el tránsito vehicular en general, ellos se dividen en títulos y capítulos; incluyen un glosario de términos que tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir; medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas,

---

[31] ALVARADO, Jorge Eduardo, MANUAL DE LA LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES, Practica Forense, Primera Edición, Enero del 2004, UTPL.

bicicletas y vehículos de tracción, registro de automotores, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

Siendo nuestro país, libre y soberano, sus servicios básicos no pueden ser la excepción, pues, el transporte terrestre garantiza la movilización de personas y bienes, por medio de vehículos apropiados dada la infraestructura del sector, lo que confirma la debida adecuación y dotación de verdaderas redes viales, su mantenimiento y una constante renovación del parque automotor lo que significa garantía para las personas y los bienes de los mismos.

Nuestra normativa legal, trae consigo aspectos fundamentales e inherentes al transporte terrestre en el Ecuador, así el artículo 1 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre lo dispone: "Art. 1.- Ámbito.- La Presente Ley, tiene por objeto la organización, la planificación, la reglamentación y el control del tránsito y el transporte terrestre, el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, de la circulación peatonal y la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes, la contaminación ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito."[32] .

[32] LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRES, Agosto, 2006, Art. 1.

El ámbito de esta ley, se refiere al entorno mismo y sus fines, como: a) la regulación del tránsito y el transporte nacionales; b) la adopción de medidas precautelarías de defensa; y, c) el juzgamiento de las infracciones, al espacio o límite que comprende la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, en que, sus principales fines son la regulación, el ordenamiento, planificación y reglamentación del tránsito y transporte terrestre; así como de la adopción de medidas cautelares de defensa en los accidentes y el juzgamiento de las infracciones; con estas consideraciones, debemos estimar también el uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, la importancia de la sociedad en atención a la circulación peatonal, la conducción de semovientes; el control y la prevención de los accidentes es tema relevante e importante para todos quienes hacemos la sociedad ecuatoriana.

El transporte en nuestro país, también está integrando al sector turístico, por las diversas regiones de nuestro país, lo que a no dudarlo logrará una economía sólida, es decir una renovación constante del sistema de tránsito y transporte del país, en mantener verdaderas redes viales y su mantenimiento eficaz, lo que permitirá hablar de la seguridad ciudadana y de sus bienes y la consecuencia lógica de un nivel de vida superior en el que estamos.

Existe en nuestro país una estructura que tiene por objeto la organización y control del tránsito y transporte terrestres, la prevención de accidentes y el juzgamiento de las infracciones de tránsito, que responden con normal acción a lo que corresponde a los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre, entre los que se encuentran la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el Consejo Nacional de Tránsito, las Jefaturas Provinciales de Tránsito, y los Juzgados Provinciales de Tránsito, respetando sus jerarquías, en el ejercicio de las facultades que le otorga la Ley, y de los deberes determinados en esta, es importante reconocer la enseñanza obligatoria, en todos los establecimientos de educación públicos o privados del país, en sus niveles primario y secundario, de las disposiciones fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudio elaborados conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, en coordinación con el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación.

Considero, que nuestra sociedad, la mayoría cumple con los preceptos legales establecidos en los diferentes cuerpos legales, al ser respetuosa de las normas, y que su acatamiento obedece a la cultura de la comunidad, claro está, el decir que no todos están inmersos en su cumplimiento, pero por lo general, somos ciudadanos que cumplimos con

el orden legal, político, económico y social al cual nos debemos; sin olvidar que existen personas que están al margen de la ley.

Dentro del esquema de Globalización Mundial, el transporte se ha constituido en un factor determinante de competitividad en las empresas modernas por su afectación a la estructura de costos y gastos de las mismas y por el valor agregado que representa dentro del proceso de transformación de un determinado producto entre las fases de producción y el consumo, ya sea por tendencia a su minimización o por el contrario elevándolos en función de su correcta o mala administración.

El impacto de las transformaciones del transporte, ejercidas sobre la economía mundial fue gigantesco: por primera vez en la historia se posibilitará el transporte de grandes masas y de mercancías de escaso valor respecto de su volumen y peso, recorriendo distancias considerables, sin que se incrementen de manera exorbitante los costos, facilitando la consolidación de la división internacional del trabajo puesto que, los artículos elaborados manualmente en centros industriales empiezan a incrementar su cobertura inundando los mercados internos de los países periféricos, reforzando decisivamente en estas zonas la orientación de sus economías hacia la producción de materias primas, fundamentalmente agrícolas, minerales e industriales, para su distribución en el mercado; es decir, se considere que la licencia de conducción será

el único documento habilitante para conducir vehículos en el país, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes, a través de la Agencia Nacional de Tránsito.

7. METODOLOGÍA

7.1. Métodos

El desarrollo de la presente tesis, está encaminado a realizar una investigación descriptiva y biográfica. La investigación descriptiva es aquella que nos permite descubrir detalladamente y explicar un problema, objetivos y fenómenos naturales y sociales mediante un estudio con el propósito de determinar las características de un problema social.

La investigación bibliográfica consiste en la búsqueda de información en bibliotecas, internet, revistas, periódicos, libros de derecho; en las cuales estarán ya incluidas las técnicas de utilización de fichas bibliográficas y nemotécnicas. Pues la información empírica, se obtendrá de la observación directa de la codificación de otras leyes, y en especial de la del sistema político ecuatoriano, así mismo se obtendrá información a través de los informes, compendios y análisis a nivel institucional gubernamental como de organismos privados, de cómo se han desarrollado y desenvuelto en las últimas décadas, la gobernabilidad en el país; y de manera especial la justicia y el debido proceso, los que han de

enmarcarse en la transparencia y la aplicabilidad eficaz de la normativa jurídica.

Durante esta investigación utilizaremos los siguientes métodos: El Método Inductivo, Analítico y Científico. El método inductivo, parte de aspectos particulares para llegar a las generalidades es decir de lo concreto a lo complejo, de lo conocido a lo desconocido. El método inductivo en cambio, parte de aspectos generales utilizando el racionamiento para llegar a conclusiones particulares.

El método analítico tiene relación al problema que se va a investigar por cuanto nos permite estudiar el problema en sus diferentes ámbitos. El análisis y síntesis complementarios de los métodos sirven en conjunto para su verificación y perfeccionamiento. El método científico, nos permite el conocimiento de fenómenos que se dan en la naturaleza y en la sociedad, atreves de la reflexión comprensiva y realidad objetiva, de la sociedad por ello en la presente investigación me apoyare en este método.

7.2 Procedimientos y Técnicas

En lo que respecta a la fase de la investigación, el campo de acción a establecer, estará determinado específicamente por las acciones tomadas y operativamente relevantes del tránsito y transporte terrestre en el país,

en relación a las licencias de conducir, que por la instrucción, y aprendizaje de vehículos de conducción, así como por la obtención de los títulos de conducir, en sus distintas categorías otorgadas en forma definitiva por la Agencia Nacional de Tránsito, analizando la operatividad en la entrega de las mismas, y como requisito indispensable para conducir como lo es la Licencia de Conducir en nuestro país, es prioritario de evalué la Categorización de las licencias de conducir, para un mejor desarrollo del transporte y tránsito, como de la seguridad vial en el Ecuador.

Aplicaré encuestas dirigidas a operadores de justicia, Abogados en libre ejercicio profesional, y a profesionales de la conducción; de igual manera aplicare 5 entrevistas dirigidas a jueces de Transito y Conductores profesionales; que me llevarán a determinar un análisis por medio de las encuestas y entrevistas a realizarse; llegando a prescribir la verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, de este contenido, me llevará a fundamentar la Propuesta de Reforma Jurídica a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, y así arribar a las conclusiones, recomendaciones; y la propuesta jurídica a reformarse.

En relación a los aspectos metodológicos de presentación del informe final, me regiré por lo que señala al respecto la metodología general de la investigación científica, y por los instrumentos respectivos y reglamentos a

la Graduación de la Universidad Nacional de Loja, para tal efecto, y especialmente en el Área Jurídica, Social y Administrativa, y cumplirlos en forma eficaz, en el cumplimiento de la investigación.

8. CRONOGRAMA DE TRABAJO

AÑO 2013

Actividades **Tiempo**	**Febrero**	**Marzo**	**Abril**	**Mayo**	**Junio**	**Julio**
Selección y Definición del Problema Objeto de Estudio	xx					
Elaboración del Proyecto de Investigación y Aplicación	xx					
Desarrollo del Marco Teórico de la Tesis		XXXXX				
Aplicación de Encuestas y Entrevistas			Xxxxxxx			
Verificación y Contrastación de Objetivos e Hipótesis				xxxxxx		

Planteamiento de Conclusiones y Recomendaciones					xx	
Presentación del Borrador de la Tesis					xxx	
Presentación del Informe Final						Xx
Sustentación y Defensa de la Tesis						Xxx

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

9.1 Recursos Humanos

→ **Autora:**

→ **Director de Tesis**

→ **Entrevistados** Abogados y Doctores en Jurisprudencia; Empresarios de las Escuelas de Capacitación, en un total de 5.

→ **Encuestados** Abogados y Doctores en Jurisprudencia; Empresarios de las Escuelas de Capacitación,, en un total de 30.

9.2. Recursos Materiales y Costos

Materiales	**Valor**
Libros	300,00
Hojas	100,00
Copias	50,00
Internet	50,00
Levantamiento de texto, impresiones y encuadernación	400,00
Imprevistos	100,00
Total	**1.000,00**

9.3 Financiamiento.

Los gastos presentados en el presente Trabajo de Investigación los Financiare con recursos propios y con el Crédito Otorgado por El Instituto Ecuatoriano de Crédito Estudiantil, (IECE) que equivale a la suma de mil dólares americanos ($ 1000,00), que serán cubiertos en su totalidad por el postulante o autor.

10. BIBLIOGRAFIA BÁSICA:

1. Constitución de la República del Ecuador, Corporación de Estudios y Publicaciones, Año 2012.
2. Código Civil, Corporación de Estudios y Publicaciones.
3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Corporación de Estudios y Publicaciones, Año 2012.
4. Manual de Tránsito y Transporte Terrestre, Dr. Ramiro López Garcés, Universidad Central del Ecuador.
5. Las Infracciones de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio al Asesinato. Dr. Marco Marcelo Cadena Crespo.
6. Diccionario Jurídico Ámbar con Legislación Ecuatoriana, Fondo de Cultura Ecuatoriana.
7. www.derechoecuador.com
8. www.legal.com
9. www.edicioneslegales.com
10. www.transitoecuador.com
11. www.transitolegal.com.ec
12. www.dnt.org-ec

ÍNDICE

PORTADA I

CERTIFICAC.IÓN II

AUTORÍA……..III

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS……..V

DEDICATORIA……VII

AGRADECIMIENTO……VIII

1. TÍTULO……....1

2. RESUMEN……..2

ABSTRACT 3

3. INTRODUCCIÓN…..……...4

4. REVISIÓN DE LITERATURA……..……..7

4.1 MARCO CONCEPTUAL……...7

4.1.1. TRANSPORTE TERRESTRE……7

4.1.2. VEHICULOS……14

4.1.2.1. TIPOS DE VEHICULOS…….15

4.1.3. CONDUCTORES…….18

4.1.4. LICENCIAS DE CONDUCIR……..19

4.1.5. SEGURIDAD VIAL…….22

4.2. MARCO DOCTRINARIO……..25

4.2.1. DEL TRANSPORTE TERRESTRE.- GENERALIDADES……25

4.2.2. ORIGEN DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR…….28

4.2.2.1. EVOLUCION HISTORICA D ELAS LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL ECUADOR……..31

4.2.3. LOS CONDUCTORES……..32

4.3. MARCO JURIDICO……36

4.3.1. LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, RESPECTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE…….36

4.3.2. REGIMEN LEGAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE TRANSITO SOBRE LOS CONDUCTORES Y LAS LICENCIAS DE CONDUCIR……38

4.3.3. LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Y LAS CATEGORIAS DE LICENCIAS DE CONDUCIR……..39

4.3.3.1. OTORGAMIENTO DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR…….47

4.3.4. ANALISIS JURIDICO SOBRE LA CATEGORIZACION DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR…….50

4.4. LEGISLACION COMPARADA……..56

4.4.1. SEGÚN LA LEGISLACION CHILENA……..56

4.4.2. SEGÚN LA LEGISLACION ARGENTINA……60

5. MATERIALES Y METODOS …..…….65

5.1. METODOLOGIA…….65

5.2. PROCEDIMIENTOS Y TECNICAS…….66

6. RESULTADOS……68

6.1. ANALISIS E INTERPRETACION DE LAS ENCUESTAS……...68

6.2. ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS……..78

7. DISCUSION……...82

7.1. VERIFICACION DE OBJETIVOS……82

7.2. FUNDAMENTACION JURIDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA JURIDICA……86

7.3. FUNDAMENTACION JURIDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA LEGAL……..…86

8. CONCLUSIONES……..89

9. RECOMENDACIONES…….91

9.1. PROPUESTA……...…93

10. BIBLIOGRAFIA……..…97

11. ANEXOS……99

INDICE……131