



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

**CARRERA DE DERECHO**

***REGULACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES  
PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS  
ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO  
DE MOVILIDAD PERSONAL.***

Tesis previa a obtención del Título de Abogado.

**AUTOR:**

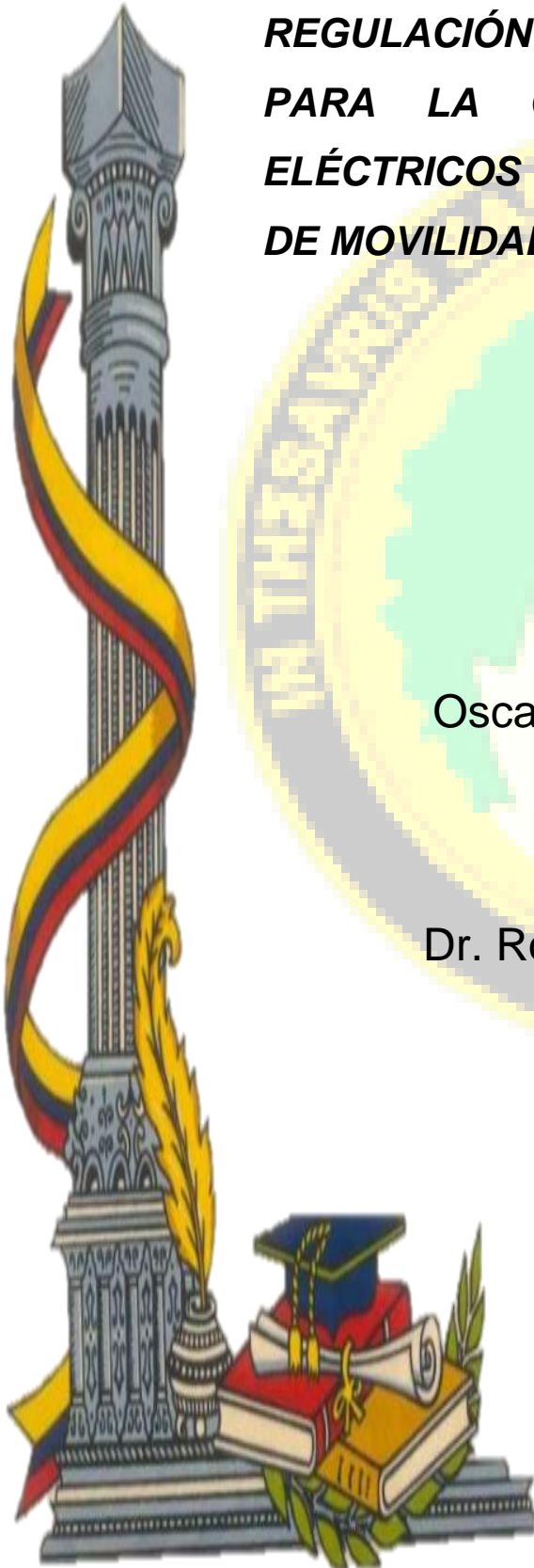
Oscar Alejandro Tapia Maldonado

**DIRECTOR DE TESIS**

Dr. Rolando Macas Saritama. Ph.D

1859  
Loja – Ecuador

**2022**



## Certificación de Tesis

Loja, 21 de abril de 2022

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. PhD.

**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

### **CERTIFICO:**

Que, he revisado y orientado todo el proceso de elaboración de tesis de grado titulado: **“REGULACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE MOVILIDAD PERSONAL”**, de autoría del señor Oscar Alejandro Tapia Maldonado, previo a la obtención del título de Abogado, una vez que el trabajo cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. PhD.

**DIRECTOR DE TESIS**

**C.I. 0702987629**

[rolando.macas@unl.edu.ec](mailto:rolando.macas@unl.edu.ec)

## **Autoría**

Yo, Oscar Alejandro Tapia Maldonado, 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 Digital Institucional - Biblioteca Virtual.

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado

**Firma:** -----

**Cédula:** 1104711534

**Fecha:** Loja, 21 de abril de 2022

**Correo:** oscar.tapia@unl.edu.ec

**Celular:** 0983349154

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

Yo, Oscar Alejandro Tapia Maldonado con C.I. 1104711534, declaro ser el autor de la tesis titulada: **“REGULACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE MOVILIDAD PERSONAL”**, como requisito para optar al Grado de Abogado; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines Académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el 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 21 días del mes de abril de dos mil veinte y dos, firma el autor.

**Firma:**.....

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado

**Cédula No:** 1104711534

**Dirección:** Barrio Unión Lojana, calles: Juan Montalvo y C. Enríquez.

**Correo Electrónico:** aletapia\_93@hotmail.com – oscar.tapia@unl.edu.ec

**Teléfono Celular:** 0983349154

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Director de Tesis:** Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. PhD.

**Tribunal de Grado:**

**Presidente:** Dr. Ernesto Rafael González Pesantes., PhD

**Vocal:** Dr. Freddy Ricardo Yamunaque Vite., PhD

**Vocal:** Dr. Ángel Medardo Hoyos Escaleras., PhD.

## **Dedicatoria**

Quiero dedicar este trabajo en primer lugar a mi Dios todo poderoso, por haberme permitido concluir una meta más en mi vida profesional.

Con todo el amor del mundo, dedico también este trabajo, a todos mis seres queridos quienes han sido parte fundamental en mi vida, mi guía y mi soporte. En especial a mis padres Rodrigo y Esperanza por todo el amor, apoyo y confianza que me han brindado. A mis hermanos Jhoseline y Marlon por ser mis motores para cada día superar las adversidades y ser mi fortaleza para no desfallecer en el día a día.

A mi esposa Magali, por su amor, esmero, comprensión y por la paciencia que ha tenido conmigo, por siempre estar ayudándome en todo.

Quiero dedicar este trabajo a mi querida hija Alejandra Anahí, porque a pesar de ser un bebe aún, me enseñó que el amor no tiene fronteras ni límites, porque es y siempre será mi fortaleza y mi botón de reinicio, la que con una caricia o una palabra hace que me vuelva el hombre más feliz y fuerte del mundo.

De una manera muy especial y lleno de regocijo quiero dedicar este trabajo a mi Loshita, mi madrecita Eloísa de Jesús Maldonado, quien, a pesar de ya no estar con nosotros en la tierra, sé que desde el cielo me está acompañando, guiando y dándome sus bendiciones como solía hacerlo cuando estaba junto a mí. Un 12 de febrero del 2021 a la edad de 103 años, Dios decidió que ya no nos acompañara físicamente en la tierra y se la llevó al cielo, su partida nos dejó un vacío inmenso que jamás se podrá llenar, pero agradezco sobremanera el tiempo que pude compartir con mi amor, como le solía decir. Sé madrecita querida que ya no podrás leer estas líneas que van dedicadas a ti con todo el amor de mi ser, pero quiero dejar plasmado el inmenso amor que sembraste en cada uno de nosotros y quiero también que sepas que cada día intentare ser mejor ser humano como tú querías.

Solo me queda decir mamita querida, LO LOGRE, me va a hacer falta tu compañía en este día tan especial, pero sé, que desde el cielo me estas mirando y sintiéndote orgullosa de mí, este y todos los logros que consiga serán para ti. TE AMO MAMITA QUERIDA Y TE EXTRAÑO MUCHO A CADA SEGUNDO DE MI VIDA, TE AMO MI PRENDA QUERIDA, ALGUN DÍA NOS VOLVEREMOS A VER PARA DECIRTELO VIENDO ESOS OJITOS HERMOSOS.

**Oscar Alejandro Tapia Maldonado.**

## **Agradecimiento**

Al haber concluido la presente Tesis, quiero dejar constancia de mi inmensa gratitud a la Universidad Nacional de Loja, y a cada uno de los docentes que impartieron sus valiosos conocimientos en mi formación académica y por brindarme su amistad dentro y fuera de las aulas. De manera especial agradezco a mi director de tesis Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama, PhD., por su dirección en todo el proceso de realización del presente trabajo de tesis, quien, con su sabiduría, abnegación, conocimiento, profesionalismo y don de gente, dirigió la investigación social y jurídica de esta tesis, realizando valiosos aportes para la consecución de esta tesis.

Agradezco también al Municipio de Loja representado por señor alcalde Ing. Jorge Bailón Abad (+) quien me brido todo el apoyo y los permisos necesarios para poder asistir a clases a fin de terminar mi formación académica. De igual manera un sincero agradecimiento al Dr. Paúl Mauricio Aguilar Sotomayor, director de la Unida de Control Operativo de Tránsito, por todo su apoyo, sus concejos y su amistad por siempre estar dispuesto a colaborar con su don de gente y su espíritu de solidaridad el cual me ayudo a crecer personal y profesionalmente.

**Oscar Alejandro Tapia Maldonado.**

## Índice

### Hojas preliminares

Carátula.....	i
Certificación de Tesis .....	ii
Autoría .....	iii
<b>CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE TEXTO COMPLETO.....</b>	<b>iv</b>
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento .....	vi
Índice.....	vii
Índice de Figuras.....	ix
Índice de Tablas .....	ix
Índice de Anexos.....	ix
<b>1. Título .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Resumen.....</b>	<b>2</b>
2.1. Abstract. ....	3
<b>3. Introducción .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Marco Teórico.....</b>	<b>7</b>
4.1. Licencia de Conducir. ....	7
4.2. Matricula Vehicular. ....	10
4.3. Transporte Alternativo.....	11
4.4. Vehículos de Movilidad Personal. ....	13
4.5. Vehículos de Tracción Mecánica. ....	14
4.6. Motocicletas.....	14
4.7. Scooters Eléctricos. ....	14
4.8. Conductor. ....	15
4.8.1. Deberes del Conductor. ....	16
4.9. Conductor No Profesional.....	17
4.10. Riesgo. ....	18
4.11. Manejo.....	19
4.12. Conducción.....	20
4.13. Aprehensión. ....	20
4.14. Seguridad Vial. ....	22
4.15. Teoría de la Imputación Objetiva. ....	23
4.16. Teoría del Riesgo Permitido. ....	24
4.17. Movilidad Sostenible.....	26
4.18. Constitución de la República del Ecuador.....	27
4.19. Código Orgánico Integral Penal.....	28

4.20.	Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. ....	30
4.21.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	30
4.22.	Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. ....	32
4.23.	Derecho Comparado. ....	32
4.23.1.	Ley 1964 de 2019 Colombia.....	32
4.23.2.	Real Decreto 970/2020, España. ....	34
4.23.3.	Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre, Panamá. ....	37
4.23.4.	Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, Perú.....	38
<b>5.</b>	<b>Metodología.....</b>	<b>41</b>
5.1.	Materiales Utilizados.....	41
5.2.	Métodos.....	41
5.3.	Técnicas .....	43
5.4.	Observación Documental.....	43
<b>6.</b>	<b>Resultados.....</b>	<b>44</b>
6.1.	Resultados de las Encuestas.....	44
6.2.	Resultados de las Entrevistas.....	58
6.3.	Estudio de Casos.....	79
<b>7.</b>	<b>Discusión.....</b>	<b>87</b>
7.1.	Verificación de los Objetivos.....	87
7.1.1.	Verificación de Objetivo General.....	87
7.1.2.	Verificación de Objetivos Específicos. ....	87
7.2.	Contrastación de la Hipótesis. ....	90
7.3.	Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma Legal.....	92
<b>8.</b>	<b>Conclusiones.....</b>	<b>98</b>
<b>9.</b>	<b>Recomendaciones.....</b>	<b>100</b>
9.1.	Proyectos de Reforma Legal.....	102
9.1.1.	Proyecto de Reforma Legal a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.....	102
9.1.2.	Reforma al REGLAMENTO DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.....	106
9.1.3.	Proyecto de Reforma al CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.....	112
<b>10.</b>	<b>Bibliografía .....</b>	<b>117</b>
<b>11.</b>	<b>Anexos.....</b>	<b>118</b>
11.1.	Formato de Encuesta.....	118
11.2.	Formato de Entrevista .....	121



## Índice de Figuras

<b>Gráfico 1.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 1</b> .....	44
<b>Gráfico 2.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 2</b> .....	46
<b>Gráfico 3.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 3</b> .....	47
<b>Gráfico 4.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 4</b> .....	49
<b>Gráfico 5.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 5</b> .....	51
<b>Gráfico 6.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 6</b> .....	52
<b>Gráfico 7.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 7</b> .....	54
<b>Gráfico 8.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 8</b> .....	55
<b>Gráfico 9.</b> Representación Gráfica – <b>Pregunta No. 9</b> .....	57

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 1</b> .....	44
<b>Tabla 2.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 2</b> .....	45
<b>Tabla 3.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 3</b> .....	47
<b>Tabla 4.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 4</b> .....	49
<b>Tabla 5.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 5</b> .....	51
<b>Tabla 6.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 6</b> .....	52
<b>Tabla 7.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 7</b> .....	53
<b>Tabla 8.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 8</b> .....	55
<b>Tabla 9.</b> Cuadro Estadístico – <b>Pregunta No. 9</b> .....	56

## Índice de Anexos

<b>11.1.</b> Formato de Encuesta .....	118
<b>11.2.</b> Formato de Entrevista .....	121

## **1. Título**

**“Regulación de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal”**

## 2. Resumen

La presente tesis de grado, titulada “Regulación de títulos Habilitantes para la Conducción de Vehículos Eléctricos de Transporte Alternativo de Movilidad Personal”, el interés que nos lleva a desarrollar esta investigación es debido a que en todo el país se ha incrementado considerablemente la circulación de esta clase de vehículos por las vías donde transitan los vehículos tradicionales, poniendo en riesgo la integridad física de todos los actores de la movilidad.

El estudio realizado, muestra que la utilización de esta clase de vehículos a incrementado a partir de la pandemia por el SarsCovid-19; la falta de regulación, el bajo precio de estos vehículos, el no exigir ningún tipo de conocimiento sobre Ley de Tránsito, Reglamento, las sanciones establecidas en el Código Orgánico Integral Penal y las normas de convivencia vial entre conductores, la imprudencia de sus conductores los cuales no miden el riesgo que generan al circular por las vías incumpliendo su deber objetivo de cuidado y toda la señalización ubicada en la vía; todas estas acciones coadyuban a que esta circulación genere un riesgo de generar o sufrir un siniestro de tránsito.

En la presente tesis se aplicaron materiales y métodos los cuales permitieron el desarrollo de la investigación; se realizaron entrevistas y encuestas a profesionales del derecho, específicamente en la rama del tránsito y seguridad vial, resultados que sirvieron para plantear los proyectos de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; al Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y al Código Orgánico Integral Penal, las cuales tienen la finalidad de incorporar la forma de acceder a los títulos habilitantes para la conducción y circulación de esta clase de vehículos, cuáles son sus deberes, derechos y obligaciones; y generar sanciones las cuales cohiban el incumplimiento de la norma por parte de sus conductores.

## **2.1. Abstract.**

This thesis, entitled "Regulation of Enabling Titles for the Driving of Electric Vehicles for Alternative Transportation of Personal Mobility", the interest that leads us to develop this research is due to the fact that throughout the country the circulation of vehicles has increased considerably. this class of vehicles on the roads where traditional vehicles travel, putting the physical integrity of all mobility actors at risk.

The study carried out shows that the use of this class of vehicles has increased since the SarsCovid-19 pandemic; the lack of regulation, the low price of these vehicles, not requiring any type of knowledge about Traffic Law, Regulation, the sanctions established in the Comprehensive Criminal Organic Code and the rules of road coexistence between drivers, the recklessness of their drivers which do not measure the risk they generate when circulating on the roads in breach of their objective duty of care and all the signage located on the road; All these actions contribute to this circulation generating a risk of generating or suffering a traffic accident.

In this thesis, materials and methods were applied which allowed the development of the investigation; Interviews and surveys were conducted with legal professionals, specifically in the field of traffic and road safety, results that served to propose legal reform projects for the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety; to the Application Regulations to the Organic Law of Land Transport, Traffic and Road Safety and to the Comprehensive Criminal Organic Code, which have the purpose of incorporating the way of accessing the qualifying titles for the driving and circulation of this class of vehicles, which they are your duties, rights and obligations; and generate sanctions which prevent the non-compliance of the norm by its drivers.

### 3. Introducción

El presente trabajo de investigación jurídica titulado “**Regulación de títulos Habilitantes para la Conducción de Vehículos Eléctricos de Transporte Alternativo de Movilidad Personal**”, es importante mencionar que dentro del tema de investigación el conductor de un vehículo eléctrico de transporte alternativo de movilidad personal que circule sin haber obtenido un documento habilitante, como se los obliga a los demás conductores de vehículos tradicionales para que puedan circular; no se le aplica ninguna sanción ya que existe un vacío jurídico para la conducción de esta clase de transporte. Recordemos que la sanción para el conductor de vehículos tradicionales se encuentra tipificada en el artículo 386 numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal cuya sanción es “...**pena privativa de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador en general...**”, en este contexto ya que existe este vacío jurídico donde no se ha previsto la forma de obtención de estos títulos habilitantes para la conducción y circulación de esta clase de vehículos y la capacitación que deben tener los conductores para circular en las vías del país.

Frente a este vacío jurídico, se refleja la imperante necesidad de regular la obtención de los títulos habilitantes para la conducción y para la circulación de esta clase de vehículos eléctricos de movilidad personal, ya que el circular sin la obtención de estos documentos que demuestren que el conductor es una persona que ha tenido una capacitación previa y conoce de las leyes, reglamentos, los deberes, derechos y obligaciones así como, las sanciones por el quebrantamiento de una norma se imponen al conductor; generaría una inseguridad vial y no alinearía con las políticas de movilidad nacional, cuyos pilares fundamentales se cimentan en la reducción de los accidentes o siniestros viales, reducción de las tasas de morbilidad y mortalidad a causa de estos siniestros de tránsito, apuntándole a una política de conciencia ciudadana y de conocimiento de las formas seguras de movilidad de todos los actores viales, generando de esta manera seguridad vial.

En la presente tesis se verifica un objetivo general que consiste en: “Desarrollar un estudio conceptual, doctrinario, jurídico y comparado, respecto a la necesidad de crear títulos habilitantes para la conducción de los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal”.

Además, se verificó los objetivos específicos que se detallan a continuación: primer objetivo específico “Analizar los efectos jurídicos que produce circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para la circulación”; segundo objetivo específico: “Determinar la percepción de la ciudadanía, ante la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal”; tercer

objetivo específico; “Generar las directrices para la obtención de títulos habilitantes, necesarios para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ante la inexistencia de norma jurídica”

La hipótesis contrastada es la siguiente: La obtención de un título habilitante para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ayudara a mantener el control, la regulación y el direccionamiento de esta clase de vehículos, en el ámbito de una movilidad sostenible.

La presente tesis se encuentra estructurada de la siguiente manera: la Revisión de Literatura, misma que se encuentra estructurada por el marco conceptual donde se desarrollan diferentes categorías: Licencia de Conducir, Matrícula Vehicular, Transporte Alternativo, Vehículos de Movilidad Personal, Vehículos de Tracción Mecánica, Motocicletas, Scooters Eléctricos, Conductor, Deberes del Conductor, Conductor No Profesional, Riesgo, Manejo, Conducción, Aprehensión, Seguridad Vial, Teoría de la Imputación Objetiva, Teoría del Riesgo Permitido, Movilidad Sostenible, en el marco jurídico se contemplaron: Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; en el derecho comparado se procedió a establecer las semejanzas y diferencias de leyes extranjeras en relación con la ley ecuatoriana, utilizando las legislaciones: Ley 1964 del 11 de julio de 2019 de Colombia, el Real Decreto 970/2020 de España, Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre de Panamá y la Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor de Perú,

Además, conforman la presente tesis los materiales y métodos utilizados que sirvieron para la obtención de información, así mismo las técnicas de la encuesta y entrevistas, también el estudio de casos que contribuyeron con la información óptima y pertinente para fundamentar la presente tesis, así también se ha contrastado la hipótesis cuyos resultados ayudaron a la fundamentación de la propuesta de reforma legal. En la parte final del trabajo de investigación se expone las conclusiones y recomendaciones mismas que se lograron extraer durante todo el desarrollo de la investigación, y con ello también se presentó el proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al igual que al Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y al código Orgánico Integral Penal, a fin de poder establecer los lineamientos para la regulación de los títulos habilitantes para la conducción de vehículos

eléctricos de transporte alternativos de movilidad personal.

De esta manera queda presentado el trabajo de investigación jurídica que se trata sobre la regulación de títulos habilitantes de transporte alternativo de movilidad personal. Esperando que el presente documento sirva de guía para los estudiantes y profesionales del Derecho a fin de que puedan pueda constituirse como fuente de consulta y conocimiento; siendo presentado ante el Tribunal de Grado para su corrección y aprobación.

## 4. Marco Teórico

### 4.1. Licencia de Conducir.

Licencia. - autorización que otorga la autoridad para realizar un acto, ejercer un oficio o fabricar algún producto que, según la ley, requiere autorización o permiso para su ejecución (Chanamé, 2014, pág. 514). Por licencia se entiende a un permiso que otorga la autoridad competente para que el requirente lo utilice sin limitación alguna para su servicio, como podría ser el permiso de conducir vehículo que se plasma en una licencia.

Al analizar el Art. 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece:

La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 48).

Esta disposición legal determina las vías de circulación idóneas para cada vehículo y su respectiva señalización en las carreteras. Por otro lado, señala la autorización administrativa que una autoridad dispone con su aprobación para otorgar una licencia de conducción a una persona idónea que resulto declarada por medio de las pruebas realizadas a su integridad, por lo tanto, puede portar la licencia y conducir el vehículo correspondiente.

El Art. 90 de la citada Ley determina:

Requisitos para conducir. - Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 48).

Como se observa para conducir un vehículo a motor en Ecuador, debe seguirse un curso de conducción a través de las Escuelas de Conducción para conductor no profesional y en los Sindicatos de Choferes para los choferes profesionales quienes, una vez aprobados el curso, proceden acceder a una licencia de conducir que les facultad para conducir el vehículo respectivo.



El Art. 92 de la Ley de Transporte Terrestre, dispone: Licencia para Conducir. - La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.

El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, con base al procedimiento que determine dicho organismo y a las disposiciones de carácter nacional que emita la Agencia Nacional de Tránsito.

*La capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia.*

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificarán, *controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la seguridad vial.*

Los conductores que no cumplan o no aprueben dicho proceso de evaluación conforme con la normativa específica emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, serán sujetos de suspensión de la respectiva licencia. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 49).

La licencia de conducir es el único documento habilitante para conducir vehículos a motor, por lo tanto, es de carácter obligatorio para las personas interesada en manejar vehículos obtener su licencia a través de un curso de perfeccionamiento en conducción y conocimiento de la vía pública y sus respectivas señales de tránsito que deben ser respetadas por los conductores, peatones y ciclistas. En tal circunstancia, los conductores y vehículos eléctricos deben ser regulados de igual manera para garantizar a todos los conductores con un mismo modelo de circulación vehicular y evitar accidentes de tránsito.

El Art. 93 de la Ley en estudio manifiesta:

Requisitos para el otorgamiento de la Licencia por primera vez.- Para la obtención de la licencia de conducción profesional y no profesional, por primera vez, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá que se haya aprobado el curso de capacitación de conducción a cargo de las

Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como, la rendición y aprobación de las pruebas, psicológicas, sensométricas de motricidad, teóricas y prácticas rendidas ante la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o ante aquellas que cuenten con la respectiva autorización.

El título en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será considerado para la obtención de la Licencia profesional tipo "C".

Como parte del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir o para su renovación, será obligatorio que se incluya el estudio del Manual del Respeto al Biciusuario expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 50).

Como se observa existe un manual del respeto al biciusuario, pero no trata sobre los usuarios de vehículos eléctricos y su regulación. Además, esta disposición legal exige a los futuros conductores seguir el curso en forma obligatorio debiendo aprobar las asignaturas y pensum de estudio establecidos para las Escuelas de Conducción Profesional y no Profesional; esto es para vehículos a motor, por lo tanto, para vehículos eléctricos deben ser regulados también su conducción y manejo por las carreteras del país. Es indispensable que se conozca el estado emocional y mental del postulante a una licencia, recordemos que el Estado permite la licencia, pero también sanciona en caso de cometer un accidente de tránsito.

En el cometimiento de una infracción de tránsito, llámese delito de tránsito o contravención grave de tránsito, es obligación del agente de policía de tránsito, verificado el accidente de cuyos resultados haya personas fallecidas o lesionadas, procederá a detener al presunto conductor o chofer del vehículo causante del accidente. Si se tratare de colisión de vehículos, procederá a detener a los conductores; y *acto seguido procederá a retirar la licencia o credencial de manejo que autoriza la conducción de vehículos a motor, de tracción humana o tracción animal* la que será puesta en conocimiento del Fiscal y posteriormente del Juez de Tránsito. En la actualidad deberíamos también hablar de accidentes de tránsito entre vehículos a motor y vehículos eléctricos, donde los conductores del vehículo y sus

propietarios deben responder ante la ley.

#### **4.2. Matricula Vehicular.**

De conformidad al Art. 101 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial hace referencia a la Matriculación.

Las comercializadoras de automotores o sus propietarios deberán entregar a quienes adquieran, el vehículo debidamente matriculado, y con las placas de identificación, para que entren en circulación dentro del territorio nacional.

En el caso de motocicletas, las casas comerciales deberán incluir junto con la entrega del vehículo un casco homologado certificado.

Las casas comerciales deberán llevar un registro de la entrega de cascos e informar a la autoridad competente para que puedan dar seguimiento.

Los compradores que cuenten con un casco homologado certificado no están obligados a adquirir uno nuevo, situación que deberá constar en el registro indicado en el inciso anterior.

En el caso de que las casas comerciales operen como revendedoras de motocicletas usadas, deberán cumplir con la obligación señalada en este artículo (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 55).

El proceso de matriculación vehicular es indispensable para conocer el parque automotor del Ecuador, y contar con un registro de los vehículos en actividad operativa y los que están por ser dados de bajo por su antigüedad. Además de tener contacto de los propietarios y entregarles el casco que le servirá para seguridad personal en caso de accidente de tránsito. La matriculación sirve para determinar el origen del vehículo y los propietarios que han sido dueños del automotor. Recordemos que en caso de actos delictivos que con mucha frecuencia se vienen realizando en la sociedad, la policía especializada con la fiscalía son los encargados de las investigaciones y recaudar los elementos de convicción.

El Art. 102 de la Ley de Transportes señala:

Matrícula vehicular. - Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y

especificaciones generales del mismo, el detalle cuando se trate de vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones, y el servicio para el cual está autorizado.

La matrícula del vehículo registra el título de propiedad.

Es responsabilidad del comprador del vehículo realizar el proceso de traspaso de dominio del bien dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del reconocimiento de firmas del respectivo contrato ante la autoridad competente.

Toda infracción que ocasione multas y otras sanciones en contra del vendedor del vehículo, producto de la omisión del proceso de traspaso de dominio por parte del comprador luego del reconocimiento de firmas en el contrato de compraventa, será trasladada automáticamente por parte de los entes competentes de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial al comprador, de oficio o a petición de parte, cuando demuestre documentadamente este hecho (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 56).

Es de gran importancia esta norma legal, porque ya prescribe que en la matrícula vehicular se precise la característica esencial en caso de ser vehículo eléctrico, por lo tanto, se extienden para esta clase de vehículos que en la actualidad se encuentra en mayor circulación y que deben ser regularizados para un mejor control. Así mismo sus conductores deben ser calificado y entregarles un documento habilitante para la conducción, y evitar que se conviertan en un peligro en las vías del país. La matrícula como título de propiedad permite al propietario hacer los trámites de transferencia de dominio que sea necesario en caso de requerirlo.

#### **4.3. Transporte Alternativo.**

La ambigüedad en la definición teórica de la economía informal, en paralelo con la absoluta certeza sobre su existencia es un aspecto que obviamente se reitera en los análisis sobre la informalidad en el transporte. Sus múltiples denominaciones así lo reflejan: para tránsito, transporte de pequeño porte, tecnologías intermedias, transporte informal, clandestino, no regular, no convencional, *alternativo*, entre otras (Gutierrez, 2011, pág. 4).

El desarrollo y avance de la sociedad, la ciencia y tecnología empuja al hombre aceptar las nuevas tendencias del transporte en la utilización de vehículos moderno más sofisticados que le permitan al ser humano comprara un vehículo alternativo, con la finalidad de tener una movilización eficiente.

También se avanza en esa línea incorporando la definición por tipo de relaciones de producción. La denominación de transporte informal nace asociada especialmente a la observancia de irregularidades al orden legal. Esta condición de "ilegalidad", refiere tanto a la transgresión de las normas y su consecuente falta de sanción (cuestión que destaca la tolerancia de las autoridades públicas al respecto), como a la ausencia de un vínculo laboral estable y al encubrimiento de salarios como porcentaje de lo producido (Gutierrez, 2011, pág. 4).

Cada invento de automotor debe regulado por la ley y que la entidad pública sea la encargada de su control. Esto está sucediendo con la ilegalidad del transporte alternativo en el Ecuador que requiere su inmediata regularización en la norma jurídica, para conocer su alcance que la ley le permite y la legalidad de su funcionamiento y circulación por las carreteras del Ecuador.

La línea teórico - conceptual predominante en la especialidad pues, encuadra la comprensión del transporte alternativo dentro de lo que Benko y Lipietz (2000) denominan como "la segunda ortodoxia" de la economía espacial, en referencia al eje temático que lideró el debate académico de posguerra vinculado a la cuestión del desarrollo económico, y que parte del concepto angular del estructuralismo acerca del desequilibrio en el crecimiento, tanto en términos económicos como espaciales (Gutierrez, 2011, pág. 8).

Las industrias de automotores se encuentran en constante competencia a nivel mundial del mercado con transportes alternativos que sean accesibles de compra para las personas de escaso recursos económicos, también demostrar que un vehículo se vuelve necesario para fácil movilización sin obstaculizar el tránsito, ni perjudicar a los demás conductores y peatones. Aquí nos encontramos con los experimentos del mercado a nivel mundial donde el derecho debe ser aplicado inmediatamente para evitar conflictos de derechos entre empresarios, usuarios y peatones.

En estos términos puede pensarse al transporte alternativo como una modalidad sostenible de crecimiento (para la economía urbana) y de viaje (para la movilidad urbana). Esto es, sostenible en el sentido de hacer viable el funcionamiento del sistema económico, superando las contradicciones y conflictos que genera el modelo de desarrollo imperante en la economía mundial, y no en los términos en que habitualmente se lo entiende, como sinónimo de "calidad de vida", nuevo atributo "uniformante" de los derechos ciudadanos que, desprovisto de rasgos de clase, se distribuye equitativamente sobre el conjunto de la sociedad, escondiendo una

preexistente situación de desigualdad que es el condicionante primordial de su cumplimiento (Gutierrez, 2011, pág. 9).

La ventaja del transporte alternativo servirá para el crecimiento de la economía de las personas de escasos recursos que puedan acceder a comprar y transportarse en estos vehículos. Las empresas lograrían la superación al ser aceptados legalmente esta clase de transporte alternativo; para no existan conflictos con los Agentes de Tránsito, no con los demás organismos estatales de control.

En la actualidad, si bien, conducir un vehículo automotor constituye un riesgo permitido, como consecuencia del desarrollo social y tecnológico, su utilización acarrea varios delitos, entre ellos el de conducción en estado de ebriedad (Fontan Tirado , 1994, pág. 301) Tomando como ejemplo esta definición que pasaría en el caso de accidentes ocasionados por transporte alternativo, es indispensable su regularización.

#### **4.4. Vehículos de Movilidad Personal.**

Los patinetes eléctricos, las bicicletas eléctricas o de pedaleo asistido y otros dispositivos también conocidos como vehículos de movilidad personal (VMP) se han vuelto muy populares, junto con las bicicletas tradicionales, especialmente para realizar trayectos cortos. Pero, ¿podemos decir que son seguros?

En algunas grandes ciudades, los vehículos de movilidad personal (VMP) con motor implicados en accidentes de tráfico el año pasado se multiplicaron casi por cuatro y siguen aumentando cada mes.

Esta nueva movilidad urbana hacía necesaria una regulación que proporcione seguridad a las partes implicadas y que genere un nuevo modelo de seguridad vial, alineado con la política de la Unión Europea y la OMS de reducción durante la próxima década de un 50% del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico (Normativa sobre Vehículo Movilidad Personal, 2020, pág. 2)

En España ya cuentan con un Decreto Real para regular los vehículos de movilidad personal, como patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas, y otros dispositivos de movilización de las personas, que brindan protección sus rutas con señalización para que realicen sus recorridos cortos. En caso de accidentes deben estar regulados para garantizar derechos de las víctimas de accidentes de tránsito donde estén involucrados vehículos eléctricos.

Los ciclistas son el grupo más vulnerable, y en muchos casos los propios causantes de sus accidentes, pero a su vez son los más perjudicados por los mismos, ya que no

tienen ningún elemento de seguridad que les proteja. Pero sin duda, hay que considerar que, en muchos casos, la bicicleta es el primer contacto que se tiene con la circulación vial, y por lo tanto es necesario que se tengan desde un principio buenos hábitos de circulación. Si bien es cierto que las bicicletas pueden circular por las carreteras, es mejor que lo hagan por las vías habilitadas para ello, o en su caso por aquellas que reúnan mejores garantías de seguridad (Mejía, 2018, pág. 113).

Tomando como referencia esta cita, así como las rutas y senderos para las bicicletas manuales están regulados, deben regularse el manejo de bicicletas eléctricas, y las vías de tránsito; recordemos que estas bicicletas eléctricas son una atracción para los delincuentes que pueden sustraerlas fácilmente y venderlas en los vecinos países.

#### **4.5. Vehículos de Tracción Mecánica.**

El vehículo motorizado es el único medio idóneo para configurar este delito, por tanto, la utilización de otro instrumento que no cumpla con tales características haría atípica la conducta (Cáceres Julca, 2013, pág. 41). De acuerdo al principio de legalidad en materia penal de tránsito debe estar la norma prescrita antes del cometimiento de hecho delictivo o accidente de tránsito, en caso de no estar considerados las bicicletas eléctricas dentro de los vehículos y sus conductores que cuente con un documento habilitante para su manejo, estarían aislados de un proceso judicial.

#### **4.6. Motocicletas.**

Las características con que cuenta el vehículo a motor hacen extensiva su aplicación no solo a los automóviles, motocicletas, sino también a moto-taxis y sus derivados (Márquez Cisneros, 2012, pág. 24) Las motocicletas son vehículos reconocidos y reguladas su funcionamiento y circulación en el Ecuador. Con la regularización de las motos taxi, los ciudadanos acuden a sus servicios que resultan ser más económicos y rápidos; sin embargo, como en toda la sociedad es la delincuencia ingresa en todos lados, valiéndose de las motos taxis para el cometimiento de delitos.

#### **4.7. Scooters Eléctricos.**

Los vehículos que entran en esta categoría no son catalogados como vehículos de motor sino vehículos de movilidad personal, por lo tanto, no es necesario disponer de una licencia para conducirlos ni es obligatorio contratar seguro. Aquí entra el Scooter Eléctrico (Vega C, 2018, pág. 23).

La movilidad personal acepta a los Scooter Eléctrico como un vehículo que no

necesita de documento habilitante para su conducción. Ni matriculación vehicular. Sin embargo, frente al incremento de la accidentabilidad vial, se vuelve necesaria su regularización; así mismo, con su utilización en actos delictivos es urgente diseñar estrategias para combatir esta ola de criminalidad.

Es un patinete de tipo eléctrico, el mismo funciona con un motor eléctrico en la parte delantera o trasera. El conductor puede ir de pie o sentado (Vega C, 2018, pág. 26). Los Scooters Eléctricos, son patinetas eléctricas que facilitan la movilidad de las personas en aquellas sociedades congestionadas por el tráfico; suele utilizarse para recorrido de rutas cortas; sirven por su rápida movilidad dentro de la ciudad.

#### **4.8. Conductor.**

Conductor es la persona legalmente facultada para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado (Sotomayor Iñiguez & Carrión, 2012, pág. 3) Un conductor, es la persona debidamente acreditada por una escuela de conducción que le otorga una licencia que vendría ser el título habilitante para su normal y legal accionar.

Todo individuo de la especie humana, que, teniendo la capacidad para movilizarse, se desenvuelve en sus actividades utilizando los medios modernos de comunicación llamados vehículos, de cualquier clase, o la utilización de los medios que lo rodean, sean estos elementos como las aceras, calles, etc. (Gallegos, 2010, pág. 88)

El conductor es la persona capacitada en el manejo adecuado del vehículo, respetando las señales de tránsito y manteniendo en regla documentación para evitar contratiempos y sanciones por parte de los Agentes Civiles de Tránsito.

Persona que atrás del volante causa un accidente, producto de alguna acción u omisión con resultados dañinos en las personas y en los bienes. Entendiéndose por conductores a los jinetes que guían un vehículo de tracción humana o animal; controladores de los mismos vehículos (Gallegos, 2010, pág. 88).

Naturalmente, que, para establecer una responsabilidad, es necesario encontrar los indicios, circunstancias, hechos o actos que sirvan de antecedente o base para presumir un acto contrario a la ley y que en nuestro caso es el delito de tránsito.



#### **4.8.1. Deberes del Conductor.**

- En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.
- Guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.
- Circulación siempre por su derecha salvo los caos de excepción señalados en el Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen.
- Ante la presencia de peatones sobre las vías, disminuirán la velocidad y de ser preciso detendrán la marcha del vehículo y tomarán cualquier otra precaución necesaria.
- Los conductores que deseen salir de una vía principal, deberán ubicarse con anticipación en el carril correspondiente para efectuar la salida.
- Llevar en su vehículo el equipo necesario cuando transporten a menores de edad o infantes que así lo requieran, de igual modo cuando transporten personas de capacidades diferentes.
- Tomarán las medidas de seguridad necesarias para evitar que los ocupantes o acompañantes, sobre todo los menores de edad o infantes viajen de pie en el interior del vehículo, que saquen por las ventanillas las extremidades de su cuerpo, y por ningún motivo abran las puertas del mismo cuando se encuentre en movimiento.
- Cuando el semáforo permita el desplazamiento de vehículo en una vía, pero en el momento no haya espacio libre en la cuadra siguiente para que los vehículos avancen, queda prohibido continuar la marcha cuando al hacerlo obstruya la circulación vehicular en la intersección. Esta regla se aplicará también cuando la vía carezca de semáforos.
- Cuando una vía sea más amplia o tenga notoriamente mayor circulación vehicular, tendrán preferencia de paso los vehículos que transiten por la vía con estas características. Así mismo, las calles asfaltadas tendrán preferencia sobre las que no lo estén (Sotomayor Iñiguez & Carrión, 2012, pág. 4).

Como se observa los deberes del conductor son un sinnúmero que debe tenerlos presentes todo momento que conduce el vehículo; de esta misma manera el conductor de vehículo eléctrico debería contar con sus documentos habilitantes, y cumplir con las normas del reglamento de tránsito.

De acuerdo al Art. 270 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre respecto del conductor señala:

En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales (Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de, 2018, pág. 57). Los conductores son penalmente responsables de los accidentes de tránsito que ocasionen; así como de mantener la seguridad de sus ocupantes y peatones.

El Art. 271 del Reglamento citado dispone.

Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública (Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de, 2018, pág. 57). El deber objetivo del cuidado debe estar presente con los conductores al momento de salir a conducir su vehículo, precautelando los derechos humanos de las demás personas.

El Art. 272 del Reglamento en estudio manifiesta:

Circularán siempre por su derecha salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen (Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de, 2018, pág. 57). Todo conductor conoce claramente que siempre debe circular por su lado derecho del carril; así mismo respetar las rutas fijas para los ciclistas: sin embargo, este conocimiento debe ser impartido para los conductores de bicicletas eléctricas con la finalidad de evitar accidentes de tránsito.

#### **4.9. Conductor No Profesional.**

Según el Art. 5 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece:

Capacitación a conductores profesionales y no profesionales. - El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en razón del ámbito de su competencia, controlarán y exigirán la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductores profesionales y no profesionales, actividad que deberá ser realizada por las instituciones acreditadas.

Las entidades responsables de los procesos de capacitación y formación asegurarán que en todas las escuelas y centros de conducción no profesional y de choferes profesionales, se transversalicen contenidos de inclusión social a personas con

discapacidad, enfoque intercultural y de derechos de niñas, niños y adolescentes a una vida sin violencia, discriminación y abuso, derechos de los grupos de atención prioritaria; y su normativa vigente en sus cursos de manejo (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 4).

Como lo prevé esta disposición legal la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados son los entes encargados de velar por el fiel cumplimiento de capacitación oportuna y permanente de los conductores que requieran renovar sus licencias de conducir. Los pensum de estudios de las Escuelas de Conducción profesionales y no profesionales son supervisados por organismo independientes; a las Universidades o Escuelas Politécnicas; haciéndose indispensable que intervengan con la capacitación en los cursos de conducción profesionales con experiencia en las leyes de conducción.

#### **4.10. Riesgo.**

Se entiende por riesgo: Objetos, peligros o intereses asegurados. Riesgo del cambio: aumento o disminución de la siniestralidad efectiva frente a la estadística esperada, a causa de las evoluciones técnicas, sociales, comerciales o políticas (Chanamé, 2014, pág. 690). El riesgo se define como la combinación de la probabilidad de que se produzca un evento y sus consecuencias negativas. Los factores que lo componen son la amenaza y la vulnerabilidad.

Riesgo es la eventualidad de un acontecimiento futuro e incierto, que no depende exclusivamente de la voluntad de las partes y que puede producir un perjuicio, daño o pérdida (Goldstein, 2013, pág. 504). Amenaza es un fenómeno, sustancia, actividad humana o condición peligrosa que puede ocasionar la muerte, lesiones u otros impactos a la salud, al igual que daños a la propiedad, la pérdida de medios de sustento y de servicios, trastornos sociales y económicos, o daños ambientales. La amenaza se determina en función de la intensidad y la frecuencia.

Vulnerabilidad son las características y las circunstancias de una comunidad, sistema o bien que los hacen susceptibles a los efectos dañinos de una amenaza. Con los factores mencionados se compone la siguiente fórmula de riesgo.

$$\text{Riesgo} = \text{Amenaza} \times \text{Vulnerabilidad}$$

Los factores que componen la vulnerabilidad son la exposición, susceptibilidad y resiliencia, expresando su relación en la siguiente fórmula.

## **Vulnerabilidad = Exposición X Susceptibilidad / Resiliencia**

Exposición es la condición de desventaja debido a la ubicación, posición o localización de un sujeto, objeto o sistema expuesto al riesgo.

Susceptibilidad es el grado de fragilidad interna de un sujeto, objeto o sistema para enfrentar una amenaza y recibir un posible impacto debido a la ocurrencia de un evento adverso.

Resiliencia es la capacidad de un sistema, comunidad o sociedad expuestos a una amenaza para resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficaz, lo que incluye la preservación y la restauración de sus estructuras y funciones básicas.

### **4.11. Manejo.**

Manejo: dirección/ administración / Gobierno / Mando/ Disposición/ Proceder /, comportamiento. Maquinación, intriga, complot (Cabanellas, 2003, pág. 290). Entendemos por manejo la acción de manejar, de organizar o conducir un objeto o una situación bajo características especiales que lo hacen específica y, por consiguiente, requieren destrezas igualmente particulares. Hay diferentes tipos de capacidades de manejo dependiendo de la situación de la que se trate, aunque algunas son más comunes que otras en el día a día. En términos generales, manejar una situación puede ser posible desde distintas aproximaciones y operativas.

Cuando se habla de manejo, se hace referencia a la acción de conducir algo o alguien hacia una meta apropiada. Esta conducción implica en gran parte contar con las destrezas y capacidades apropiadas que le permitan a uno obtener los mejores resultados. Es por esto que cada tipo de manejo requiere un tipo de habilidad, como al mismo tiempo un tipo de personalidad o carácter específico.

De tal modo, para realizar el manejo de una institución, las autoridades que cumplen tal rol deben contar con presencia, autoridad, poder de decisión, iniciativa y otras cualidades que sean propicias para resultados específicos. Otro ejemplo útil es cuando una persona debe manejar una situación de crisis y, además de necesitar contar con ciertas habilidades físicas, debe contar con una personalidad racional, crítica y calma de modo de que tal situación no se complique.

La habilidad de manejo se relaciona, de todos modos, casi inmediatamente con la conducción de los automóviles para lo cual es necesario desarrollar destrezas tanto físicas como mentales. Este desarrollo se realiza a través de una apropiada capacitación, así como también a partir de la práctica. Manejar un automóvil, cualquiera sea este, siempre deberá

realizarse con atención, cuidado y precaución y estas se convierten así en algunas de las habilidades mínimas para tal tarea. Una persona que no ha realizado la capacitación apropiada y que no cuenta con la práctica suficiente puede fácilmente no saber cómo manejar la situación de conducir y generar graves problemas.

#### **4.12. Conducción.**

El legislador ha previsto que la única forma de cometer este delito en estudio es a través de la conducción, el único medio del cual se puede valer el agente delictivo. Es entendida como la operación o maniobra de un vehículo motorizado, produciendo como consecuencia un desplazamiento físico (Cáceres Julca, 2013, pág. 38).

La conducción es el arte del chofer del vehículo en las maniobras que realiza en las vías para trasladarse con cautela de un lugar a otro respetando las señales de tránsito. La destreza en la conducción se la adquiere con la experiencia y dedicación día a día, cumpliendo con las normas legales impartidas en el curso de conducción.

Conducir en referencia al vehículo motorizado significa llevar, transportar, trasladar de un lugar a otro, guiar o dirigir hacia un sitio o lugar (Gómez Pavón, 1985, pág. 6) El traslado en vehículo de un lugar a otro, vendría a ser la conducción saliendo de un punto de partida aun destino; y durante el trayecto manejar respetando los reglamentos de tránsito.

#### **4.13. Aprehensión.**

La aprehensión es el Acto por el cual un agente de la autoridad o cualquier persona puede detener a una persona en caso de delito flagrante. Se diferencia de la detención para efectos de investigación por cuanto no requiere de formalidad alguna (Valdivieso Vintimilla, 2007, pág. 71).

El término aprehensión se utiliza para designar al acto mediante el cual una persona es detenida ante una situación de posible delito o de efectivo delito. La aprehensión se realiza a través de las diferentes fuerzas policiales elegidas para realizar tales actividades y tiene que ver también directamente con el ámbito judicial ya que un juez puede dictar la aprehensión de una persona que hasta el momento se encuentra libre como modo de precaución ante la posibilidad de la responsabilidad de esa persona en un crimen o delito.

La aprehensión es un término amplio que se puede usar tanto para personas como para cosas o mercancía. Así, cuando una mercancía ilegal es encontrada en los lugares de control aduanero, puede ser aprehendida también, lo cual significa que es retenida por las autoridades y funcionarios responsables a fin de evitar que la misma se adentre en el

territorio (por ser peligrosa, por ejemplo como sucede con los estupefacientes) como también por considerarse que el paso de la misma permitiría que se lleven a cabo acciones comerciales fraudulentas (por ejemplo, que entren productos que no han pagado impuestos o tasas adecuadas).

En cualquiera de los dos casos, la aprehensión nos está demostrando que el objeto central de la cuestión es detenido y retenido por las autoridades afines a la actividad. Así, una persona no puede ser aprehendida por cualquier otra porque eso calificaría como secuestro o ruptura de la libertad de la persona. La aprehensión llevada a cabo por las fuerzas policiales o por cualquier otra autoridad competente tiene justificación en tanto y en cuanto se considera que se realiza por el bien del resto de la sociedad.

La aprehensión de una persona puede terminar tanto en libertad eventual (si se prueba que la misma no es responsable del delito o cargo que se le imputa) como también en prisión efectiva y permanente (si queda comprobada la injerencia de esa persona en el acto por el cual está siendo imputada). De cualquier modo, es importante que quede claro que la aprehensión es aquella etapa previa a la prisión definitiva y permanente que una persona puede tener que enfrentar si es acusada de un delito.

De acuerdo al Art. 165 de la Ley de Tránsito señala:

Aprehensión de vehículos involucrados en siniestros de tránsito.- Las y los servidores encargados del control de tránsito dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia que tomen procedimiento en un siniestro en donde resulten lesionados o fallecidos una o varias personas, estarán facultados para detener al o los presuntos autores de un delito de tránsito y, ponerlos a órdenes del fiscal, que de manera inmediata solicitará la expedición del auto de prisión al juez de turno, para la realización de la audiencia de formulación de cargos.

Los vehículos serán aprehendidos como evidencia de la infracción de tránsito en los casos contemplados en el Código Orgánico Integral Penal con respeto a la cadena de custodia.

El incumplimiento de los plazos perentorios señalados en esta Ley por parte de los servidores encargados del control de tránsito, peritos, fiscales, jueces, y otros actores que intervengan en el proceso serán sancionados de conformidad con la ley de la materia.

Luego de efectuadas las diligencias periciales, los vehículos serán devueltos a sus

dueños y contarán con la orden de la autoridad competente (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 60).

En los casos de siniestros de tránsito los Agentes Civiles de Tránsito son los encargados de la detención de los responsables del delito; y de la aprehensión del vehículo involucrado en el accidente; por lo tanto, este procedimiento debe ser aplicado inmediatamente para que las autoridades Fiscal y Juez de garantías Penales realicen sus funciones para esclarecimiento de este delito.

El Art. 230 del Reglamento a la Ley de Transporte terrestre determina:

Los Agentes de Tránsito de la CTE, y de los GAD's, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 166 de la Ley, están facultados para detener a los conductores que cometan delitos y contravenciones muy graves de tránsito, según lo expresado en este capítulo. Podrán llamar a la Policía Nacional cuando las circunstancias de la infracción así lo ameriten (Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de, 2018, pág. 49).

El Reglamento a la Ley de Tránsito corrobora la detención de los conductores involucrados en un accidente, en especial al responsable del siniestro, para poner a orden del Fiscal por tratarse de un delito de ejercicio penal público. En lo concerniente a los vehículos accidentados deben ser trasladados a los patios de la Agencia Civil de Tránsito para su procesamiento.

#### **4.14. Seguridad Vial.**

Es importante realizar una evaluación personal, antes de conducir un vehículo ya que la responsabilidad que conlleva la educación vial es vital, tanto para el conductor, como para el transeúnte, pasajero, y más sujetos activos que forman parte del entorno en la conducción vehicular. Existen factores externos que influyen directamente en el estado mental y psicológico de conductor, que inciden directamente en el índice de accidentes, pérdidas de vidas, que trastocan la realidad de la conducción vehicular (Mejía, 2018, pág. 105).

La seguridad vial la bridan los conductores en cada instante que manejan sus vehículos, recordemos que toda persona sale en su vehículo a realizar actividades, sin la intención de causar accidentes sin embargo se da por factores ajenos a su voluntad.

Los efectos de ciertas enfermedades provocan alteraciones en las capacidades cognitivas, motoras, conductuales, de quienes conducen un vehículo (Mejía, 2018, pág. 105). De forma general, la principal causa de los accidentes vehiculares, es el estado

psicológico del conductor, que disminuye su capacidad de asociar la incidencia del alcohol, exceso de velocidad, utilizar el celular, y más elementos, u acciones que aumentan las posibilidades de sufrir un accidente de tránsito. Las enfermedades mentales y lesiones por accidentes de tránsito constituirán los dos principales problemas de salud de la población mundial.

No existe una norma que regule el estrés como un elemento incapacitante para la conducción, y teniendo en cuenta las reflexiones presentes, el estrés debería ser considerado como un importante factor de riesgo que provoca siniestros vehiculares (Mejía, 2018, pág. 105).

La seguridad vial tiene que ver mucho con el estado mental y emocional del conductor que va salir en su vehículo y que por su descuido pueda ocasionar un accidente grave de tránsito. El estrés que padecen por sinnúmero de circunstancias los conductores debe ser advertido con tiempo, antes del cometimiento de un siniestro. Todo conductor debe estar altamente preparado para las percepciones que va recibir al conducir un vehículo cualquiera que sea, por lo tanto, esta preparación la reciben en el curso de conducción de vehículos automotores donde profesionales calificados proceden a la valoración psicológica del postulante a conductor, y con la práctica enseñar cómo evitar accidentes de tránsito, cumpliendo a cabalidad las normas y reglamento que regulan el tránsito dentro y fuera de la ciudad.

#### **4.15. Teoría de la Imputación Objetiva.**

La teoría de la imputación objetiva en la dogmática de los últimos tiempos viene desarrollando una evolución que atribuye un contenido normativo al tipo objetivo que excede de la descripción de un determinado resultado o de un determinado comportamiento. Es decir, el actuar del conductor de un vehículo automotor o eléctrico y las consecuencias que generan en la víctima de un accidente de tránsito.

“La imputación Objetiva, se presenta como un correctivo de la causalidad pura mediante criterios normativos” (García Caveró, 2008, pág. 323), Afectan no ponen en riesgo bienes jurídicos protegidos, porque la norma lo prevé, sin embargo, en accidentes de tránsito por su carácter de culposos de ocasionan por falta de previsión.

La teoría de la imputación objetiva permite delimitar los hechos propios de los hechos accidentales. es decir lo que la norma permite y tipifica eso debe cumplirse por las personas el respeto a la norma jurídica y su acatamiento. Mediante esta teoría se pretende establecer si a un sujeto se le puede atribuir o inculpar haber producido con su conducta, un resultado



lesivo en perjuicio de un tercero. La adecuación de la conducta en un accidente de tránsito para determinar quién es el responsable, conductor o peatón.

Como señala Roxin: un resultado causado por el autor solo debe ser imputado al tipo objetivo cuando la conducta del autor ha creado un peligro para el objeto de la acción no cubierto por un riesgo permitido, y ese peligro se ha realizado también en el resultado concreto (Roxin, La imputación objetiva en el derecho Penal, 1997, pág. 92).

Lo que debe quedar en claro cuando se recurre a la imputación objetiva es que no todo comportamiento causal puede generar una atribución de responsabilidad por el sólo hecho de haber generado como resultado la afectación de un bien jurídico, sino, más allá de la causalidad se exige que la conducta delictiva del agente haya creado un riesgo que no se encontraba permitido, por lo tanto prohibido; además, que dicho peligro no permitido se haya materializado en el resultado ocurrido; y por último, que la atribución se enmarque dentro de la finalidad que ha previsto el legislador a determinado tipo penal concreto.

En definitiva, la imputación objetiva obliga adecuar su conducta de infractor de las leyes al delito o contravención debidamente tipificado en el régimen penal ecuatoriano; siendo así, en relación al problema, sanciona delitos y contravenciones a los conductores de automotores y peatones; y en caso de cometer un conductor de vehículo eléctrico, que norma se debe aplicar para establecer su grado de responsabilidad penal en los casos de suscitarse accidentes de tránsito.

#### **4.16. Teoría del Riesgo Permitido.**

Esta teoría del riesgo permitido corresponde al Estado a través de las normas jurídicas mandar, prohibir y permitir; en el caso de la permisibilidad en materia de tránsito el Estado permite la compra, venta, uso y manejo de vehículos eléctricos; sin embargo, conforme se van generando inconvenientes en la sociedad debe ir reformando las leyes y adecuando esta nueva forma de conducción y su movilidad y seguridad vial. En cuanto a la licencia de conducir el Estado permite a través de la ley y reglamento e tránsito, así mismo conforme se susciten los acontecimientos se verá en la necesidad de prevenir accidentes de tránsito por descubrir la incapacidad de conducción de vehículos eléctricos por las vías de la ciudad, al no haberle obligado seguir curso de conducción y obtener el documento habilitante que sería la licencia para conducir vehículo eléctricos.

“La doctrinal ha elaborado la teoría del riesgo típicamente relevante, para poder atribuir tipicidad a una acción. En primer lugar, se analiza si, efectivamente, la conducta

realizada despliega un riesgo de entre los tutelados por la norma penal” (Peña González & Almanza Altamirano, 2010, pág. 124).

La doctrina penal que el concepto de riesgo permitido está inexorablemente ligado a la teoría de la imputación objetiva como uno de los pilares elementales de su esquema de imputación. Lo que la norma permite las autoridades deben aceptar, sería el caso de los conductores de vehículos eléctricos, no requieren de licencia para conducir, por lo tanto, no les pueden exigir que presente como documento habilitante.

Hay riesgos tolerables como permisibles debido a la utilidad social que ellas implican; o, pero si el individuo rebase más allá de ese riesgo, el resultado ocasionado debe de ser imputado al tipo objetivo (Peña González & Almanza Altamirano, 2010, pág. 152).

El riesgo tolerable es que se permita la conducción de vehículos automotores y eléctricos a adolescentes, bajo la responsabilidad de sus padres o representantes legales; existe el riesgo por falta de experiencia que ocasiona accidentes; pero se le permite correr ese riesgo, claro que los accidentes de tránsito se originan por culpa o incumplimiento del deber objetivo del cuidado.

Reconoce Roxin al señalar que "aquí se va a entender por riesgo permitido una conducta que crea un riesgo jurídico penalmente relevante, pero que de modo general (independiente del caso concreto) está permitida" (Roxin, Derecho Penal, parte general., 1997, pág. 371). Mientras no se lesione bienes jurídicos protegidos por la ley, el riesgo permitido es aceptable en la doctrina y practica; sin embargo, el conductor de un vehículo debe de actuar con debida diligencia y accionar con las destrezas del conductor con la fue capacitado.

El riesgo socialmente aceptado y permitido que implica conducir un vehículo motorizado no desemboca necesariamente en la penalización del conductor cuando produce un resultado no deseado, ya que sería aceptar que el resultado es pura condición objetiva de punibilidad y que basta que se produzca, aunque sea fortuitamente, para que la acción imprudente sea ya punible. Absurdo que se desvanece a nivel doctrinario con la teoría de la imputación objetiva, en el sentido de que sólo son imputables objetivamente los resultados que aparecen como realización de un riesgo no permitido implícito en la propia acción.

En conclusión, el riesgo permitido en el presente problema jurídico sería permitir la accesibilidad en vehículos eléctricos, sin obligar a las personas la obtención del título habilitante de la licencia de conducir. Por lo tanto, se desconoce la capacidad emocional y salud mental del conductor que está manejando un vehículo eléctrico.

#### **4.17. Movilidad Sostenible.**

El transporte se ha convertido en el eje estratégico para la colectividad, la cual se movilizada todos los días, ya sea por trabajo, educación, etc., consecuencia de esta movilidad se ha visto un gran número de vehículos en las calles, los cuales consumen combustibles fósiles y con la emisión de gases, contaminan el medio ambiente, esta contaminación ambiental está generando problemas ambientales, los cuales deben ser solucionados lo más pronto posible.

La sostenibilidad implica que el medio ambiente es parte medular del proceso de desarrollo, dado que el desarrollo socioeconómico se encuentra constreñido por la capacidad de carga de los ecosistemas. En otras palabras, la formulación del desarrollo sostenible contenida en el Informe Brundtland, no sólo añade la dimensión medioambiental a las dimensiones económica y social precedentes, sino que establece una jerarquía entre ellas: la destrucción de la base física (esfera ambiental) imposibilitaría el bienestar de la población (esfera social) y cualquier tipo de actividad económica (esfera económica). Además, se hace explícito que el modelo de desarrollo occidental no es generalizable al resto del mundo si se pretende conservar el patrimonio natural. (David Guillamón y David Hoyos, Movilidad Sostenible, de la Teoría a la práctica, pág. 8)

La creciente complejidad de las relaciones económicas y sociales ha contribuido a que el transporte, como medio a través del cual interactúan los distintos agentes, se haya convertido en un sector estratégico para la sociedad. Como consecuencia de esto, un modelo de movilidad basado en la sostenibilidad habrá de definirse teniendo en cuenta la integración de límites ambientales no sólo en la política de transporte sino en todas las políticas con repercusiones sobre la movilidad. Enmarcada dentro de un modelo de desarrollo sostenible, la movilidad sostenible sólo puede definirse teniendo en cuenta las repercusiones sobre el sistema en su conjunto.

Esta idea ya aparece recogida en el Libro Verde sobre el impacto del transporte en el medio ambiente de la Unión Europea (1992) al señalar que "el objetivo de una estrategia basada en un enfoque global sería el de fomentar la movilidad sostenible mediante la integración de los transportes en un contexto general de desarrollo sostenible". Además del enfoque global, al que hace alusión explícita, el Libro Verde insta a que el diseño de una estrategia de movilidad sostenible actúe sobre la totalidad de los impactos negativos del transporte: contaminación, demanda no imprescindible de transporte, volumen de tráfico, congestión de ejes principales,

utilización eficaz de la capacidad de transporte, así como de las infraestructuras existentes, seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, etc.

De igual forma, la Agenda 21 establece una serie de objetivos mínimos sobre los que encauzar el proceso hacia una movilidad sostenible:

- Integrar la ordenación del territorio y la planificación del transporte con el fin de reducir la demanda del transporte.
- Adoptar programas que favorezcan el transporte público de gran capacidad.
- Fomentar el uso de medios de transporte no motorizados (bicicleta y marcha andando).
- Prestar especial atención a la gestión eficaz del tráfico, el funcionamiento eficiente del transporte público y la conservación de la infraestructura de transporte.
- Propiciar el intercambio de información entre los países y los representantes de las zonas locales y metropolitanas.
- Reevaluar los patrones actuales de producción y consumo.

Más recientemente, la Comisión Europea definía el término movilidad sostenible como "un sistema y unas pautas de desplazamiento que proporcionan los medios y las oportunidades para satisfacer las necesidades económicas, ambientales y sociales de manera eficiente y equitativa, al mismo tiempo que minimiza los impactos adversos evitables o innecesarios y sus costes asociados, en escalas espaciales y temporales relevantes". Se entiende, por tanto, que una movilidad sostenible es aquella que reduce las necesidades de desplazamiento de personas y mercancías a los límites físicos y ambientales del territorio, a la vez que privilegia el uso de los modos de transporte más eficientes (sostenibilidad), facilita el acceso a toda la ciudadanía a un precio asequible (bienestar social), y favorece la prosperidad económica de dicho territorio (crecimiento económico). La singularidad de esta definición reside en poner el acento sobre el origen del desplazamiento, sobre cómo establecer unas pautas de movilidad que contribuyan de manera efectiva al desarrollo sostenible. Asimismo, del carácter largoplacista de las medidas necesarias para su puesta en práctica (Guillamón & Hoyos, 2019).

#### **4.18. Constitución de la República del Ecuador.**

El Art. 66 de la Constitución de la República establece: Se reconoce y garantizará a las personas:

14. El derecho a transitar libremente por el territorio nacional y a escoger su residencia, así como a entrar y salir libremente del país, cuyo ejercicio se regulará de acuerdo con la ley. La prohibición de salir del país sólo podrá ser ordenada por juez competente (Constitución de la República del Ecuador, 2020).

La norma suprema permite a las personas el libre tránsito por todo el territorio nacional, por lo cual cualquier individuo puede desplazarse a otra ciudad o recinto, por la red vial en vehículo de servicio público o particular: así mismo dentro de un canto puede movilizarse en vehículos, a motor o eléctricos.

**El Art. 264 de la Constitución determina:** Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal (Constitución de la República del Ecuador, 2020, pág. 132). Los Gobiernos Autónomos Descentralizados son los encargados de la planificación, regulación y controlar el tránsito de peatones y vehículos automotores, vehículos de transporte de servicio público, dentro de su jurisdicción.

En fiel cumplimiento a la normativa constitucional y del Gobierno Autónomo Descentralizado el tránsito y transporte público en Loja se lo viene regulando de mejor manera para cumplir una movilidad adecuada en la ciudad entre peatones y automotores, bicicletas; estableciendo rutas de acceso para ciclistas dentro de la ciudad y fuera de la ciudad por los senderos establecidos y regulado por resolución u ordenanza municipal. Así mismo el transporte público su rutas y frecuencias son establecidas conforme los requerimientos de la ciudadanía en cada sector, colocándose las debidas señalizaciones de tránsito para que los conductores y ciclistas y peatones respeten y cumplan con la normativa de tránsito y seguridad vial. La competencia en materia de tránsito municipal está a cargo de la Dirección de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial de Loja, Unidad Municipal de Tránsito, las ciclo vías son una prioridad para garantizar la movilidad en la ciudad de Loja, sin embargo, se observan ocupada por vehículos eléctricos que se vuelve un problema en la colectividad por la falta de adiestramiento en la seguridad vial a los conductores de vehículos eléctricos.

#### **4.19. Código Orgánico Integral Penal.**

El Art. 371 del Código Orgánico Integral Penal establece:

Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones

culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 111). Las infracciones de tránsito según la gravedad pueden ser delitos o contravenciones de tránsito, donde actúan desde un inicio los Agentes de Tránsito para elevar el informativo policial ante la autoridad competente.

El Art. 373 Código Orgánico Integral Penal establece: Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores. -

Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 111).

En un accidente deben responder todos los involucrados que ocasionaron el accidente así tenemos al peatón, pasajero del servicio de transporte público, o controlador de la cooperativa de transporte de servicio público. El régimen sancionador reprime a todos los involucrados que tengan responsabilidad penal.

Art. 375.- Uso de vehículo para la comisión de delitos. - La persona que al conducir un vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de su responsabilidad como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes (Código Orgánico Integral Penal, 2021, pág. 112).

Los vehículos automotor utilizados para el cometimiento de un delito responderá por su participación delictiva el conductor. En esta norma no contempla sobre vehículos eléctricos que pasaría al momento de suscitar un delito empleando estos vehículos eléctricos.

La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de Conducir corresponde a una contravención de tránsito de sexta clase tipificada en el Art. 391 del Código Orgánico Integral Penal y el conductor que infringe la norma será sancionado con una multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general, la pena pecuniaria sería de \$. 42,50. La cantidad es leve; sin embargo, se debe tener presente el riesgo que presenta ante la conducción de un vehículo eléctrico, donde no es obligatorio contra con esta licencia de conducción; volviendo indispensable su regulación y exigencia para todo conductor de vehículo eléctrico.

#### **4.20. Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

Al entrar al analizar el artículo 6 de la Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial establece "...Los peatones, biciusuarios, pasajeros, conductores, automotores, y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular por las vías públicas del país..." claramente nos establece una clasificación de vehículos en: vehículos de tracción humana; vehículos de tracción animal; y, vehículos de tracción mecánica, sin dejar esta última diferencia a un combustible en específico ya sea gas, gasolina o eléctrico (Ley Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte , 2021, pág. 12).

De igual manera los artículos 85 y 86 ibidem de la Ley reformatoria establecen los requisitos para conducir y nos habla sobre la licencia de conducir; en primera instancia nos establece que para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad, estar en goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el certificado de conductor profesional o no profesional y la respectiva licencia de conducir. Así mismo la licencia para conducir constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, quipo caminero o pesado.

#### **4.21. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

El Art. 30-3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 17).

Como se observa estas dos entidades están a cargo del control y regulación transporte terrestre, es decir de los vehículos que pertenecen al parque automotor; así como el tránsito de libre circulación por la red vial del Ecuador respetando las señales de tránsito. En lo concerniente a la seguridad vial debe estar presente en todos los conductores, ya sean de vehículos a motor como de vehículos eléctricos, previo a evitar la accidentabilidad vial.

El Art. 72 de la Ley Orgánica de Transporte.

Títulos habilitantes de transporte terrestre. Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, contenidos en la presente Ley, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos; y, también a personas naturales para el servicio por cuenta propia y alternativo comunitario rural excepcional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 33).

En concreto la licencia de conducir es un título habilitante que todo conductor debe portar, y haberlo obtenido en las Escuelas de Conducción bajo el régimen estricto académico y legal.

De acuerdo al Art. 73 de la citada Ley de Tránsito determina:

Otorgamiento de títulos habilitantes.- Los títulos habilitantes serán conferidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de los ámbitos de su competencia; que responderán a estudios técnicos aprobados por las autoridades competentes, que justifiquen la necesidad de su otorgamiento o emisión en atención a la planificación nacional o local según corresponda, sobre la base de lo dispuesto en el artículo 56 de la presente Ley, y se propenderá al cumplimiento de los estándares y parámetros técnicos integrales, al ordenamiento y control del tráfico (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 33).

Para otorgar títulos habilitantes deben estar debidamente registrado sistema informático nacional con el debido informe de haber aprobado el curso en las escuelas de conducción. Las autoridades civiles de Tránsito en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados son los responsables en el otorgamiento legamente de las licencias de conducir.

Es de gran importancia que todo conductor de vehículos automotores y vehículos eléctricos obtengan su título habilitante para la conducción, que sería la licencia de conducir; documento que debe portar a todo lado para presentar cuando lo requieran las autoridades de tránsito. Con la finalidad de precautelar la integridad personal y derecho a la vida de los peatones y demás conductores; de esta manera se convierte necesario que los conductores estén capacitados a través de los cursos de formación y capacitación de tránsito, transporte y seguridad vial; con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito. Todo conductor sin



diferencia alguna debe conocer y respetar las señales de tránsito y de seguridad vial, para que se prevengan accidentes de tránsito.

**Art. 87.-** Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o *conductores de cualquier clase de vehículos*, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, 2021, pág. 47).

Esta disposición legal deja abierta la posibilidad para que se incluyan a los conductores de vehículos eléctricos y se sujeten a todas las normativas legales de tránsito.

#### **4.22. Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

Art. 166.- Los conductores en general están obligados a portar su licencia, permiso o documento equivalente, la matrícula y la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT) vigente, y presentarlos a los agentes y autoridades de tránsito cuando fueren requeridos (Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de, 2018, pág. 39).

En este contexto y bajo la premisa de lo tipificado en el artículo 166 del Reglamento citado anteriormente al hablar de vehículos y la obligación de portar los títulos habilitantes nos referimos a los cuales les faculta para poder circular por la red vial nacional y los cuales certifican ante los entes de control que estos vehículos, así como los conductores de los mismos cumplen con la normativa legal vigente.

#### **4.23. Derecho Comparado.**

##### **4.23.1. Ley 1964 de 2019 Colombia.**

Art. 1°. *Objeto.* - La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Art. 2° *Definiciones.* – Para la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores

humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.

Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

Art. 4° Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. - Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.

Art. 5° Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. - Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.

Art. 6° Restricción a la circulación vehicular. - Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad. (Ley 1964 de Colombia , 2019)

En este contexto de la citada norma colombiana, se puede establecer que se basa en promocionar el uso de vehículos eléctricos, a fin de garantizar una movilidad sostenible

con cero emisiones contaminantes los cuales afectan gravemente a todo el mundo, de igual manera podemos establecer con claridad cual es la definición de vehículos eléctricos y con la finalidad de que las personas accedan a esta clase de vehículos establecen como política pública la reducción de del valor en las tasas correspondientes a revisión técnico-mecánicas ya que no general daño al medio ambiente así mismo se establecen beneficios en cuanto al pago de estacionamientos o exenciones tributarias.

Es importante destacar que en este país los vehículos eléctricos están exentos de sobre cualquier medida de restricción de la circulación vehicular incluyendo las que se imponen por seguridad, si bien es cierto en la actual reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ya se contempla este beneficio, nos podemos dar cuenta que después de dos años de haber adoptado estas políticas el vecino país, recién se incluyó está en el Ecuador, aunque aún no se regula en ninguno de estos dos países cual es requisito para que una persona pueda conducir estos vehículos.

#### **4.23.2. Real Decreto 970/2020, España.**

Art. 38. - Circulación en autopistas, autovías y otras vías.

4. Se prohíbe circular por travesías, vías interurbanas y autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado con vehículos de movilidad personal. Asimismo, queda prohibida la circulación de estos vehículos en túneles urbanos.

Art. 50. – Límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.

2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal.

3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.
4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1 c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h.
5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica.
6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado.
7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos.
8. Las infracciones a las normas de este precepto tendrán la consideración de graves conforme se prevé en el artículo 76. a), salvo que tengan la consideración de muy graves, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.a), ambos del texto refundido de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Artículo segundo. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Uno. Se incorporan los párrafos j) y k) al artículo 3 con la siguiente redacción:

- j) Certificado para la circulación. Documento expedido por un tercero competente designado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico en el que se acredita que el vehículo sometido a ensayo cumple con los requisitos técnicos de aplicación conforme a la normativa técnica nacional e internacional. Los vehículos de movilidad personal deberán obtener dicho certificado y la solicitud del mismo será realizada por los fabricantes, importadores o sus representantes respectivos en España.

k) Manual de características de los vehículos de movilidad personal. Documento elaborado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico y aprobado mediante resolución de su titular, en el que se establecerá los requisitos técnicos que los vehículos de movilidad personal deben cumplir para su puesta en circulación, la clasificación de los mismos, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos que se emplearán para su fácil identificación. El manual se publicará en el Boletín Oficial del Estado y en la página web de la Dirección General de Tráfico ([www.dgt.es](http://www.dgt.es)). El manual será actualizado cuando se modifiquen los criterios reglamentarios en materia de vehículos, tanto de carácter nacional como de la Unión Europea, o cuando la aparición de nuevas formas de movilidad lo requiera.

#### Art. 22 bis. Vehículos de movilidad personal

2. Los vehículos de movilidad personal requerirán para poder circular el certificado de circulación que garantice el cumplimiento de los requisitos técnicos exigibles por la normativa nacional e internacional recogidos en su manual de características, así como su identificación.

Disposición adicional única. Actualización del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. Las entidades locales podrán comunicar al Registro de Vehículos del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico, los vehículos de movilidad personal y bicicletas de pedales con pedaleo asistido registrados en sus municipios, de acuerdo con lo que determine el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico.

Disposición transitoria única. Régimen transitorio. La obligación de disponer de certificado para la circulación y su identificación, conforme a lo establecido en el Manual de características de los vehículos de movilidad personal, será de aplicación a los veinticuatro meses de la publicación del manual de características de los vehículos de movilidad personal en el Boletín Oficial del Estado (Ministerio de la Presidencia, 2020).

El contenido de esta Decreto establecido es bastante claro y específico, ya que establece los requisitos que deben tener estos vehículos eléctricos de movilidad personal e incluso se establece los límites de velocidad a la que deben circular es incluso prohíbe ciertos sectores para que circulen, se establece como requisito para que su circulación este autorizada el certificado de circulación, pero de lo que se pudo analizar no se establece las sanciones para las personas que incumplan esta normativa, de igual manera no se establecen requisitos para que las personas que actúan como conductores de esta clase de

vehículos obtengan y porten un documento que demuestre que es una persona calificada y capaz para conducir esta clase de vehículos.

#### **4.23.3. Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre, Panamá.**

Art. 1. - Esta Ley establece un marco normativo para el desarrollo y operación de la movilidad eléctrica en la República de Panamá, promoviendo un proceso de transición energética del transporte terrestre de combustión interna a transporte terrestre eléctrico con la implementación de medidas e incentivos en el sector público, privado y académico.

Art. 2. - Los fines de esta política pública son la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, la promoción y el crecimiento de la movilidad eléctrica en la República de Panamá y el uso de energías renovables como herramienta de transición energética en el transporte terrestre.

Art. 7. - Las instituciones públicas, centros comerciales y proyectos inmobiliarios habilitarán estacionamientos preferenciales para vehículos eléctricos, los cuales contarán con distintivos y señalizaciones de color verde. Estos espacios preferenciales en ningún caso podrán reemplazar los dispuestos para personas con discapacidad o mujeres embarazadas. La disponibilidad de estos estacionamientos deberá ser dimensionada para suministrar, por lo menos, el 15 % de los estacionamientos individuales de cada espacio de estacionamiento según el Reglamento de Edificación Sostenible de la Junta Técnica de Ingeniería y Arquitectura.

Art. 11. - La Secretaría Nacional de Energía publicará y actualizará periódicamente en su sitio web la siguiente información:

1. Mapa de estaciones de carga de vehículos eléctricos a nivel nacional.
2. Beneficios fiscales y no fiscales que existen para la adquisición de vehículos eléctricos en la República de Panamá.
3. Normativas relativas a la movilidad eléctrica en la República de Panamá.
4. Instructivo sobre el procedimiento de carga eléctrica para vehículos.

5. Estándares técnicos y regulatorios para la importación y funcionamiento de vehículos eléctricos.
6. Datos, operación y estadísticas de la movilidad eléctrica en la República de Panamá.

Art. 20. - Los municipios de la República de Panamá deberán gestionar la exoneración del pago de trámites de placa de circulación vehicular por un periodo de cinco años, a partir de la fecha de compra para vehículos eléctricos nuevos, y a partir de la fecha de promulgación de esta normativa para vehículos eléctricos adquiridos con anterioridad (Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre, Panamá, 2021)

En este contexto podemos evidenciar que esta ley establece directrices de transición de vehículos convencionales a vehículos eléctricos promoviendo que las personas accedan a este cambio y se hagan acreedores de incentivos en el sector público, privado y académico, con la finalidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, por el contrario, exhorta a utilizar vehículos que utilicen energías renovables para el transporte terrestre. SE establece que los primeros en iniciar el uso de vehículos eléctricos sean las instituciones públicas, para lo cual se plantean proyecciones a futuro como deben ir introduciendo vehículos eléctricos en los distintos rangos de tiempo establecidos y que este mismo proceso de introducción en las entidades públicas se vaya dando en las empresas que prestan el servicio de transporte masivo pudiendo ser estos público colectivo y selectivo, lógicamente se establecen beneficios para las personas que accedan utilizar esta clase de vehículos de energía renovable.

#### **4.23.4. Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, Perú.**

##### **I. DEFINICIONES**

Con el objeto de una mayor comprensión del presente proyecto de ley, a continuación, desarrollamos los diferentes conceptos que se emplean en el mismo.

##### **1.1. VEHÍCULOS ELÉCTRICOS**

Los vehículos eléctricos (EV) o llamados eléctricos puros o vehículos eléctricos a baterías (BEV, de sus siglas en inglés: Battery/Electric Vehicle), cuentan con uno o más motores eléctricos alimentados por baterías que se cargan exclusivamente conectados a la red eléctrica. Hay que recalcar que los motores no se conectan a la red eléctrica, sino

al sistema de carga.

Resulta importante reconocer que la implantación de los vehículos eléctricos es una oportunidad única para el desarrollo de la movilidad sostenible, ya que permitirá sustituir el parque automotor que depende de la combustión, por vehículos eléctricos que disminuirían las emisiones de gases tóxicos a la atmósfera. Esto repercutirá positivamente en el medio ambiente y en la salud de las personas que, no solo respirarán mejor, sino que sufrirán menos la contaminación acústica que producen los motores que funcionan con combustibles.

### III. OTORGAMIENTO DE INCENTIVOS

El costo siempre ha sido una preocupación importante para la expansión y adquisición de los vehículos eléctricos a nivel mundial, por lo que a continuación desarrollamos los dos tipos de incentivos que deben de tomarse en cuenta.

#### 3. 1.INCENTIVOS FINANCIEROS

Debido a que los altos costos de venta son una de las barreras principales en la introducción de los vehículos eléctricos, los incentivos financieros son una de las opciones más directas, mediante la cual los gobiernos promueven el uso de los vehículos eléctricos.

Los incentivos financieros también pueden ser dirigidos a reducir los costos anuales de propiedad o de uso de un vehículo eléctrico. La principal diferencia es que este tipo de incentivos no reduce el precio de compra de los vehículos eléctricos, al contrario, reduce costos durante un largo período de tiempo. De cualquier manera, los incentivos financieros para reducir los costos de propiedad o uso de los vehículos eléctricos, pueden ser diseñados para mantener estables los ingresos tributarios mediante el aumento de las respectivas tasas para los vehículos convencionales de motor de combustión interna.

#### 3.2. INCENTIVOS NO FINANCIEROS

Los incentivos no financieros, resultan un conjunto importante de políticas para los países que promueven los vehículos eléctricos. Se puede considerar tres de los beneficios más comunes que son:

- Exención de las restricciones de vehículos, como en las restricciones de placas
- Estacionamientos exclusivos
- Las restricciones basadas en las placas para la circulación de ciertos automóviles en algunos días de la semana y en horas pico es una política común



en ciudades de América Latina (Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, Perú, 2019)

Esta Ley, al igual que las anteriores explican que es un vehículo eléctrico y cuáles son los beneficios que generan circular en estos, así mismo, el estado a y trabes de políticas públicas establece dos clases de beneficios; Económicos y los no económicos a fin de que las personas puedan acceder a esta clase de vehículos, indican también que estos beneficios se les otorga ya que la circulación de estos vehículos no genera un daño ambientas y ya que no se puede reducir los costos de adquisición de los mismos.

## 5. Metodología

### 5.1. Materiales Utilizados.

Entre los materiales utilizados en el presente trabajo de investigación y se me acepto dirigir la tesis de grado recogiendo fuentes bibliográficas, tenemos:

Obras, Leyes, Manuales, Diccionarios, Enciclopedias, Ensayos, Revistas Jurídicas, obras Científicas y Páginas web de los organismos de justicia de diversos Estados, que se encuentran citadas de manera idónea y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi tesis.

Entre otros materiales se encuentran:

Laptop, teléfono celular, retroproyector, cuaderno de apuntes, conexión a internet, impresora, hojas de papel bond, fotocopias, anillados, impresión de los borradores de tesis y empastados de la misma, obras entre otros.

### 5.2. Métodos

El proceso de investigación Socio – Jurídico, se aplicó los siguientes métodos:

**Método Científico:** El método científico es la guía para encaminarnos a la verdad de un problema determinado; en la presente investigación se utilizó el método científico dado el momento de analizar las obras jurídicas científicas, desarrollados en el Marco Conceptual y Doctrinario, que constan en las citas y bibliografía correspondiente.

**Método Inductivo:** Este método se empleó para narrar los antecedentes sobre el inicio de la utilización de los vehículos eléctricos de movilidad personal en el Ecuador, partiendo desde un enfoque general; es decir, como iniciaron a movilizarse en este medio de transporte, para de ahí abarcar los antecedentes a nivel nacional, la realidad actual de esta clase de vehículos eléctricos, este método fue aplicado en la Revisión de Literatura.

**Método Deductivo:** Este método que se caracteriza por partir de una premisa general para llegar a una particular; fue aplicada en la investigación al momento de analizar si es necesario regular los títulos habilitantes para conducir vehículos eléctricos de movilidad personal, donde se desarrolló características relevantes a nivel local y nacional, que dieron paso a identificar falencias en nuestra legislación por la falta de normativa, motivo por el cual los Agentes Civiles de Tránsito, Comisión de Tránsito del Ecuador y Policía Nacional, se han

visto impedidos de proceder por el incumplimiento de las personas que ejercen la conducción de esta clase de vehículos.

**Método Analítico:** Este método analítico fue utilizado al momento de realizar el análisis luego de cada cita que consta en el Marco Teórico, colocando el respectivo comentario, también fue aplicado al analizar e interpretar los resultados de las encuestas y entrevistas.

**Método Exegético:** Método aplicado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para fundamentación legal de mi trabajo de investigación, siendo estas: Constitución de la República del Ecuador; Código Orgánico Integral Penal; Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial; Ley Orgánica Reformativa a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

**Método Hermenéutico:** Este método tiene como finalidad esclarecer e interpretar textos jurídicos que no están bien esclarecidos y dar un verdadero significado, este lo aplique en la interpretación de las normas jurídicas, desarrollado en el Marco Jurídico, en que se procede a realizar la interpretación de las leyes ecuatorianas pertinentes.

**Método Mayéutica:** Es un método de investigación que trata de esclarecer la verdad aplicando varias interrogantes presumiendo la realidad oculta al realizar las interrogantes que se destinan a la obtención de información, mediante la elaboración de un banco de preguntas aplicados en las encuestas y entrevistas para la obtención de información necesaria para la investigación.

**Método Comparativo:** El método comparativo fue practicado en el presente trabajo de investigación en el desarrollo del Derecho Comparado, en que se procede a contrastar la realidad jurídica ecuatoriana, con la Ley 1964 del 11 de julio de 2019 de Colombia, el Real Decreto 970/2020 de España, Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre de Panamá y la Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor de Perú, a través del cual se adquirió semejanzas y diferencias de estos ordenamientos jurídicos.

**Método Estadístico:** El método estadístico se usó para determinar los datos cuantitativos y cualitativos de la investigación mediante el uso de las Técnicas de la Entrevista y la Encuesta, aplicado al momento de realizar la tabulación, cuadros estadísticos, representación gráfica para desarrollar el punto de Resultados de la Investigación.

**Método Sintético:** Consiste en resumir y unir sistemáticamente todos los elementos heterogéneos de un proceso con el fin de reencontrar la individualidad del problema analizado. Este método fue manejado en el desarrollo del Trabajo de Investigación; aplicado al momento de emitir un análisis concreto y detallado luego de realizar un estudio minucioso de una temática.

### 5.3. Técnicas

**Encuesta:** Cuestionario que contiene preguntas y respuestas para reunir datos o para detectar la opinión pública sobre la problemática planteada. Desarrollado al momento de aplicar las 30 encuestas a los ciudadanos y abogados en libre ejercicio que tienen conocimiento sobre la problemática planteada.

**Entrevista:** Consiste en un diálogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio, se aplicó a 10 profesionales especializados y conocedores de la problemática.

### 5.4. Observación Documental

Mediante la aplicación de este procedimiento se realizó el estudio de casos que se han presentado en la sociedad en lo que concierne a la necesidad de regular la obtención de títulos habilitante para conducir vehículos eléctricos de movilidad personal a fin de evitar que los conductores de esta clase de vehículos lo hagan sin portar un documento habilitante que acredite su idoneidad en la conducción, establecer los requisitos mínimos para la obtención de estos y generar las directrices necesarias para la obtención de los títulos habilitantes para la conducción y la circulación, en virtud que en la actualidad existe un vacío jurídico en la norma de nuestro país y las personas que se movilizan en esta clase de vehículos lo hacen sin apego a ninguna ley o con conocimiento de la convivencia vial armónica entre conductores de los demás vehículos que circulan por las vías.

De los resultados de la investigación expuestos en las tablas, gráficos y en forma discursiva con deducciones, con sus correspondientes interpretaciones de las cuales se derivan su análisis de los criterios y datos específicos, que tienen la finalidad de estructurar la Revisión de Literatura, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis, y para originar a las respectivas conclusiones y recomendaciones encaminadas a la solución de la problemática planteada.

## 6. Resultados

### 6.1. Resultados de las Encuestas

En la presente técnica de la encuesta se la procedió a aplicar a los diferentes usuarios viales de la ciudad de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito; con una muestra de 30 usuarios; en un formato de preguntas o cuestionarios de nueve preguntas cerradas, de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados que a continuación se detallan.

**Primera Pregunta: ¿Considera usted correcto catalogar como vehículo a estos instrumentos eléctricos utilizados para movilizarse?**

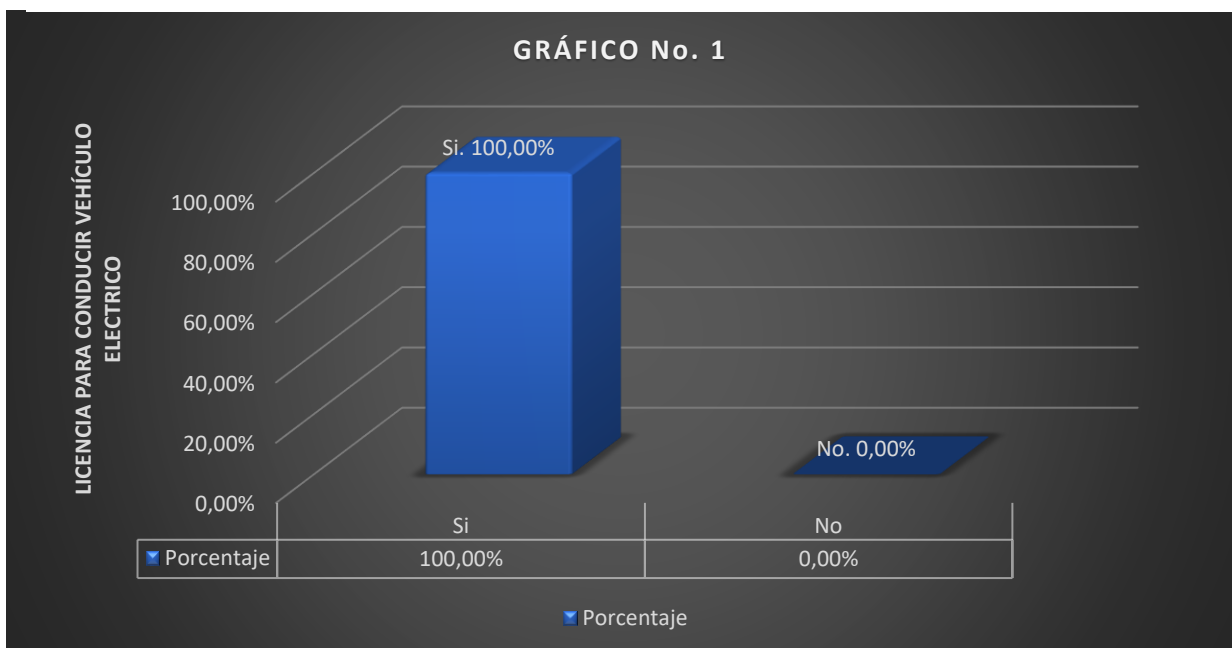
**Tabla 1. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 1**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100.00%
No	0	0.00%
Total	30	100%

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 1. Representación Gráfica – Pregunta No. 1**



**Interpretación:** En la presente pregunta, el total de 30 encuestados los cuales corresponden al 100%, señalan que si se debería catalogar como vehículo a estos aparatos eléctricos; los encuestados indican que son un medio de transporte, dotado de un motor de energía limpia que sirve para movilizarse de un lugar a otro como lo hacen los demás vehículos a más de eso porque circulan por las vías como los demás vehículos a más de esto indican que como están provistos de un motor, este les genera potencia al acelerar.

**Análisis:** En esta pregunta comparto y concuerdo con la opinión de todos los encuestados en el sentido que se debe catalogar como vehículos a estos aparatos electrónicos, ya que de conformidad con el artículo 392 del Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito en el cual se detalla el Glosario de Términos, claramente el concepto de vehículo el cual establece que es el medio que sirve para transportar personas o bienes de un lugar a otro; y, más específicamente el mismo reglamento nos indica que un Vehículo de Tracción Mecánica, es aquel que su movimiento es producido por un motor o mecanismo autónomo de combustión interna, eléctrico o de cualquier otra fuente de energía; en este contexto puedo manifestar que se debe catalogar como vehículo ya que estos aparatos cumplen con las características para ser denominados como vehículos.

**Segunda Pregunta: Considera usted; que, para el manejo de vehículos eléctricos de movilidad personal, ¿sea necesario exigir que el conductor posea licencia de conducir como documento habilitante?**

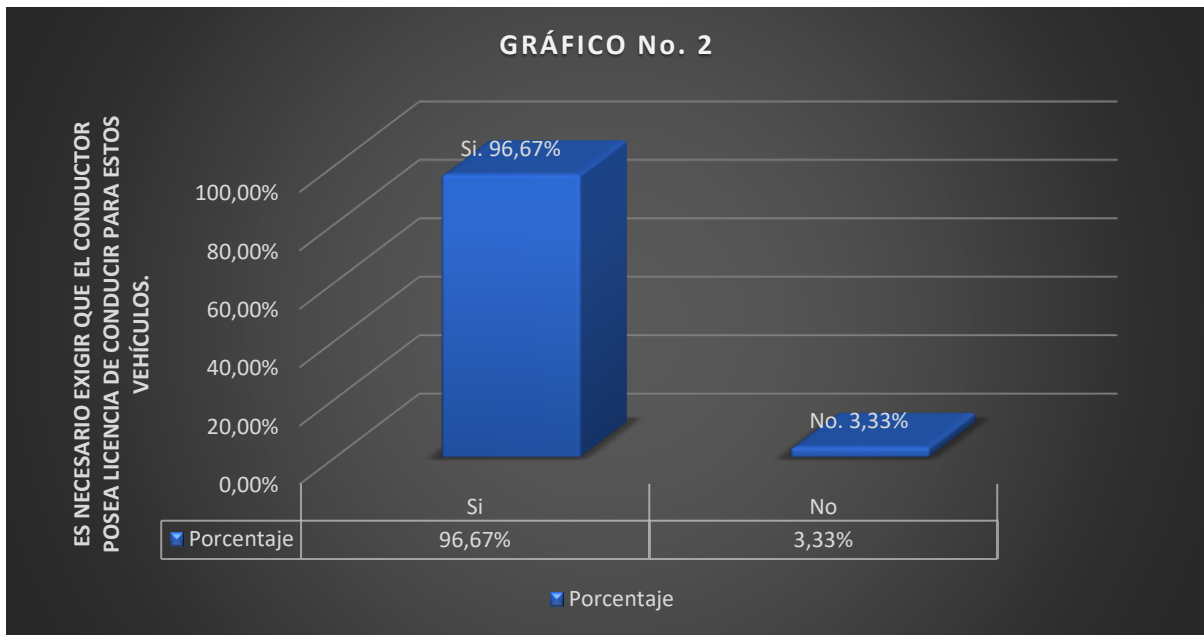
**Tabla 2. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 2**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	29	96.67%
No	1	3.33%
Total	30	100%

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 2. Representación Gráfica – Pregunta No. 2**



**Interpretación:** En la presente pregunta 29 encuestados los cuales corresponden al 96.37%, señalan que si es indispensable la obtención de una licencia para conducir vehículos eléctricos, como documento habilitante; porque, para los encuestados, las personas que ejercen el dominio de esta clase de vehículos ya son conductores, en este contexto estos conductores deben tener un documento que justifique y garantice tener el conocimiento y la pericia para la conducción, así mismo que denoten ser conocedores de las normas de convivencia armónica entre conductores y que sean conscientes que también tienen responsabilidad dentro de las vías en vista de que se ha observado una gran cantidad de usuarios de estos vehículos que no respetan las normas de tránsito y a fin de que los entes de control puedan ejercer su función y sancionar por el quebrantamiento de una norma de tránsito, ejecutada por estos conductores; mientras que 1 persona que representa el 3.33%, opina que no es necesario contar con una licencia para conducir vehículo eléctrico; porque, esta clase de vehículos no supera la velocidad de un vehículo de normal.

**Análisis:** En esta pregunta concuerdo con la opinión del 96.67% de los encuestados, en el sentido que relacionando esta pregunta con la primera, ya se cataloga como vehículo a estos aparatos eléctrico y por mandato legal, la persona que ejerza el manejo de estos debe ser un conductor el cual debe estar capacitado en normas de tránsito, educación vial, manejo a la defensiva y demás normas que ayuden a que estos circulen por las vías con mayor seguridad y en cumplimiento al deber objetivo de cuidado de un conductor, de conformidad con el artículo 392 del Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito en el cual se detalla el Glosario de Términos, describe al conductor como una persona legalmente

facultada para conducir un vehículo automotor, siendo esta persona quien guía, dirige o maniobra un vehículo.

Por otra parte, no comparto con la respuesta de la minoría; porque, más allá de la velocidad máxima que pueda alcanzar esta clase de vehículos, se puede establecer que para circular en las vías del país, los conductores deben ser personas capacitadas y aptas legalmente a través de una licencia la cual garantizará que es una persona conocedora de las normas de tránsito y la forma en como deber circular por las vías y del comportamiento que debe tener al compartir la vía con los conductores de los demás vehículos.

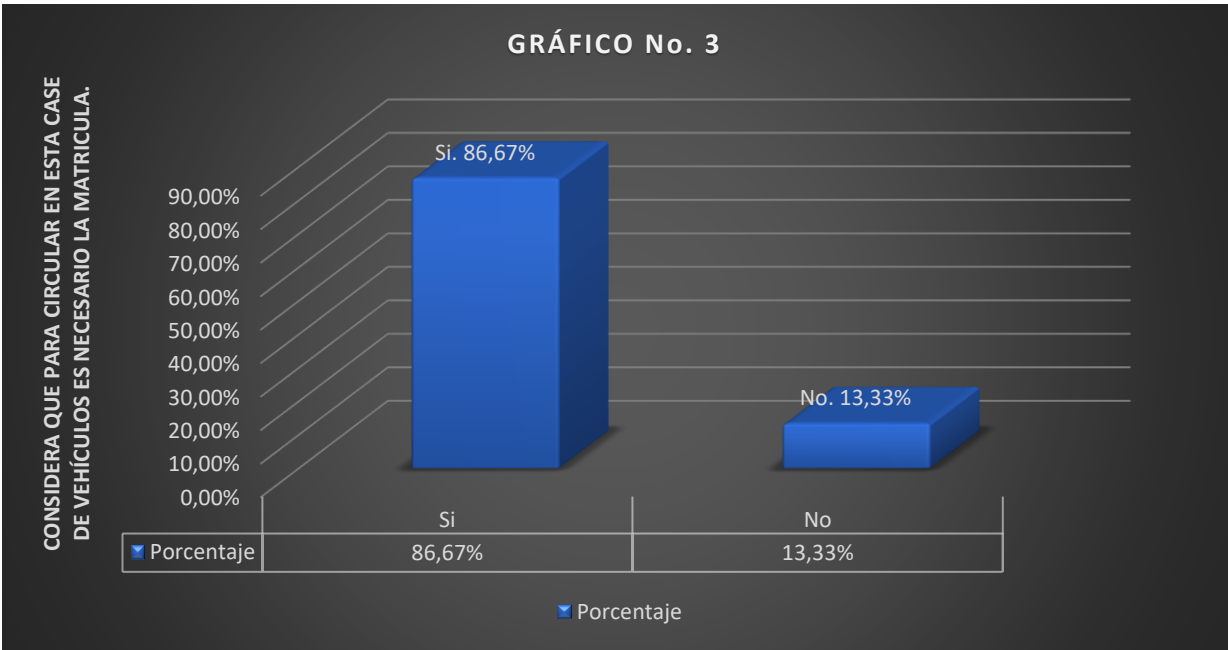
**Tercera Pregunta: ¿Considera usted que, para circular en esta clase de vehículos sea necesario que adquiera la matrícula del mismo?**

**Tabla 3. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 3**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	26	86.67%
No	4	13.33%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito  
**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 3. Representación Gráfica – Pregunta No. 3**





**Interpretación:** En la presente pregunta 26 encuestados los cuales corresponden al 86.67%, señalan que si es indispensable la obtención de una matrícula para estos vehículos eléctricos, como documento habilitante para su circulación dentro de las vías del país y cantón; porque, consideran varias aristas importantes que les puede dar un valor agregado como por ejemplo, el hecho que estos vehículos posean una matrícula vehicular se podrá establecer la propiedad del mismo, en el caso de que suceda un siniestro de tránsito, a más de esto servirá para tener un control y manejar una estadística de este parque automotor con la finalidad de realizar el análisis de incremento de estos vehículos; así mismo con esta matrícula se podrá establecer las características, tipo, cilindraje, potencia, el propietario y como se establece una revisión periódica se podrá tener un control de que estos vehículos estén en condiciones óptimas de operatividad al momento de circular por la vías, las cuales son compartidas con los demás vehículos. De igual manera indican que sería fundamental para poder establecer las responsabilidades civiles, en caso de que ocasionen un siniestro de tránsito y huyan del lugar del siniestro, con la matrícula y por ende con las placas de identificación se podrá establecer a quien le pertenece, a fin de iniciar las acciones legales pertinentes.

Por otra parte, no comparto con la respuesta de la minoría; porque, más allá que estos vehículos sean favorables para el medio ambiente y sean de bajo cilindraje, al momento de circular generan un riesgo y podrían estar inmersos dentro de un siniestro de tránsito y se necesitaría establecer la responsabilidad y posible reparación integral a las víctimas y los posibles daños materiales. Sin desmerecer que, al ser vehículos amigables con el medio ambiente, se podría establecer políticas públicas a fin de evitar el pago de impuestos excesivos.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 86.67% de los encuestados, en el sentido que todos los vehículos que circulan por las vías del país por mandato legal deberán portar los documentos habilitantes, como lo es la matrícula vehicular, en vista que este documento ya otorga primero la propiedad del mismo a una personas; segundo, establece un responsable de la conducción del vehículo, y, tercero, con la matrícula se podrá establecer que este vehículo puede y está avalado para circular en las vía compartidas o exclusivas asignadas para la movilización de estos y de darse una acción incorrecta o de incumplimiento a la normativa legal vigente, se pueda establecer una sanción por parte de los entes de control.

Por otra parte, comparto un poco con la respuesta de la minoría; porque, si bien es cierto estos vehículos eléctricos utilizan energía limpia, no perjudicial para el medio ambiente, en este contexto se podría establecer políticas públicas para la exoneración del

pago de impuestos e inclusive de rodaje, a fin de que sean un medio alternativo y atractivo para los usuarios que deseen movilizarse en esta clase de vehículos. En la parte que no estoy de acuerdo con la minoría de los encuestados es en que, no se exija una matrícula en vista de que son vehículos de bajo cilindraje, ya que al momento de compartir la vía con los demás usuarios viales están expuestos a ocasionar o sufrir un siniestro de tránsito y para el efecto de identificación de los vehículos; que el juzgador pueda realizar acciones a fin de garantizar la reparación integral a los daños; que se pueda establecer la propiedad del vehículo e incluso en el caso de un robo, se tenga este documento que pueda garantizar todo lo anteriormente descrito.

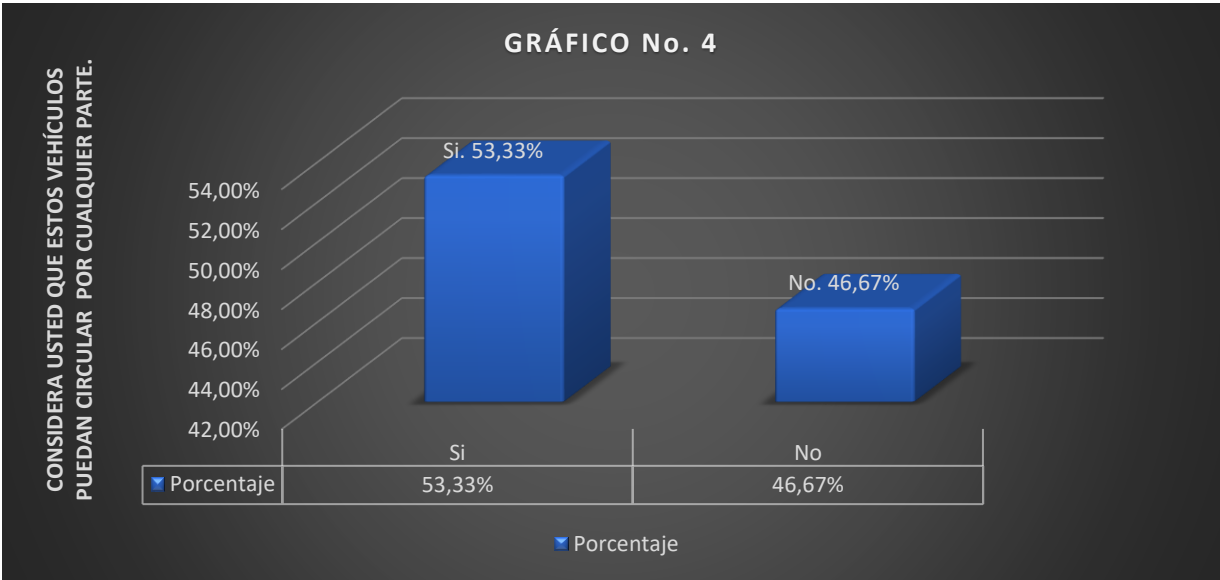
**Cuarta Pregunta: ¿Está usted de acuerdo que estos “vehículos eléctricos”, puedan circular por cualquier parte, incluida la vía de circulación normal para el resto de vehículos automotores?**

**Tabla 4. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 4**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	16	53.33%
No	14	46.67%
Total	30	100%

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito  
**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 4. Representación Gráfica – Pregunta No. 4**



**Interpretación:** En la presente pregunta 16 encuestados los cuales corresponden al 53.33%, señalan que estos vehículos eléctricos si pueden circular por cualquier parte, incluida la vía de circulación normal para el resto de vehículos; porque, al ser considerado un vehículo más se podría establecer que compartan la vía con los demás vehículo, sumado a esto indican que cumplen con las mismas funciones de los demás vehículos al movilizar a los usuario de un lugar a otro, esto hace que se generen derechos pero también obligaciones al momento de moverse, esto garantizando que van a circular con seguridad y respetando la normativa legal vigente y la señalización establecida en la vías, mientras que 14 personas encuestadas la cuales representan el 46.67%, opina que no deberían circular por cualquier lado, y que se debería establecer una vía exclusiva para la circulación de esta clase de vehículos o de ser posible se les asigne a la circulación por la ciclovías ya establecidas en virtud que al momento de circular son vulnerables, propensos a ocasionar o sufrir un accidente.

**Análisis:** En esta pregunta se podría decir que comparto con las opiniones de todos los encuestado en vista de que el 53.33% tiene argumento válidos, específicamente al manifestar que podrían circular por la vía de circulación normal ósea compartir la calzada de circulación normal con el resto de vehículos, ya que los conductores de esta clase de vehículos deberían ser personas capacitadas y deben tener pleno conocimiento de las normas y las técnicas de una conducción armónica con los demás conductores y automotores, el único limitante sería que al ser vehículos que no tienen una carrocería que los proteja con en el caso de los automóviles los cuales vienen provistos de las medidas de seguridad activa y pasiva; estos vehículos eléctricos no vienen con estas seguridades, motivo por el cual si son más vulnerables que los demás y deben de tener una cierta preferencia en la circulación. Es ahí donde también comparto con el otro 46.67% de los encuestados, ya que como lo había manifestado en líneas anteriores al ser más vulnerables en el caso de un siniestro de tránsito, se debería establecer una ruta específica para la circulación de estos vehículos y no me estoy refiriendo a la ciclovía ya que esta es exclusiva para los biciusuarios, me refiero a establecer nuevas vías alternas por las cuales estos usuarios puedan circular con normalidad y no sean un peligro para los peatones.

**Quinta Pregunta: ¿Considera usted, que la persona que ejerza la conducción de esta clase de vehículos eléctricos deba tener conocimiento de las normas de tránsito, habilidades, destrezas y pericia suficiente para la convivencia armónica entre conductores?**

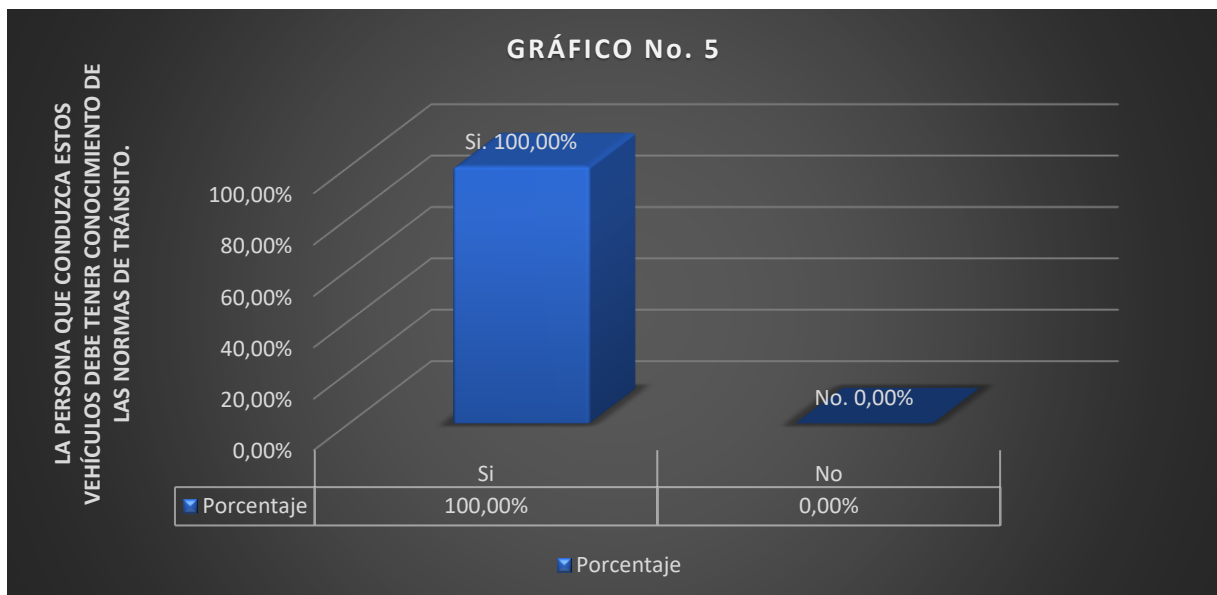
**Tabla 5. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 5**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100.00%
No	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 5. Representación Gráfica – Pregunta No. 5**



**Interpretación:** En la presente pregunta los 30 encuestados mismos que corresponden al 100%, señalan que si es indispensable que las personas que ejercen la conducción de esta clase de vehículos deban tener conocimiento de las normas de tránsito, habilidades, destrezas y pericia suficiente al momento de tener una convivencia armónica con los demás conductores, indican que al momento de la circulación se debe tener conocimiento de las normas a fin de evitar siniestros de tránsito así como para conocer cuáles son los derechos y obligaciones que tiene al momento de conducir, y, al ser un usuario vial más y estar inmerso en el campo vial debe tener las destrezas necesarias a fin de evitar realizar acciones que le generen peligro a los demás usuarios viales y sobre todo a evitar cometer imprudencias al momento de conducir y que esta desemboquen en un siniestro de tránsito.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 100% de los encuestados, en el sentido que es fundamental el conocimiento de las leyes que rigen el tránsito en el país a fin

de que su movilización por las vías sea con un estricto cumplimiento de estas, las habilidades y destrezas que debe tener este conductor deben estar encaminadas a brindar confianza y seguridad al momento de circular y poder evitar siniestros de tránsito que se puedan suscitar y que sean evitables en la conducción, y, la pericia necesaria para la operatividad del vehículo donde el conductor domine a la máquina, no en el sentido de la velocidad o de realizar acciones que generen peligro; si no, en el sentido que tenga el conocimiento tanto teórico como técnico de las acciones que debe realizar al momento de conducir y estar en convivencia con los demás conductores a fin de brindar seguridad a los demás e incluso así mismo.

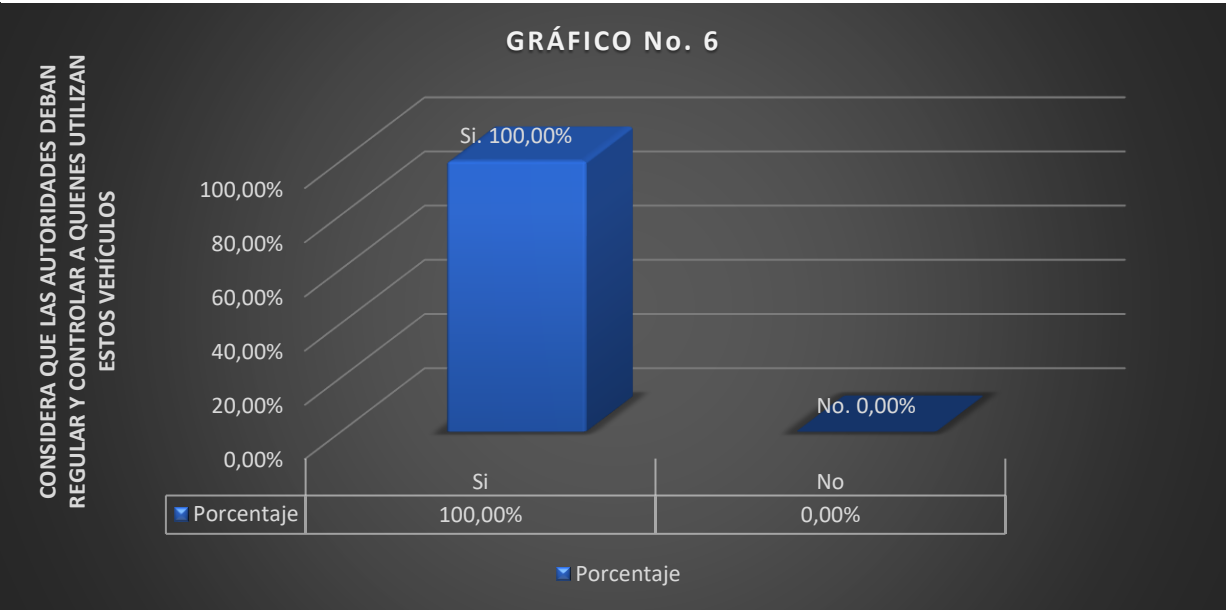
**Sexta Pregunta: ¿Está de acuerdo usted que las autoridades deben tomar acciones para regular y controlar a las personas y los vehículos eléctricos de movilidad personal que circulan por las vías de la ciudad?**

**Tabla 6. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 6**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100.00%
No	0	0.00%
Total	30	100%

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito  
**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 6. Representación Gráfica – Pregunta No. 6**



**Interpretación:** En la presente pregunta los 30 encuestados mismos que corresponden al 100%, señalan que si es indispensable que las autoridades tomen acciones para regular y controlara las personas y vehículos eléctricos que circulan en la ciudad, en virtud que al no estar normados en el texto legal, las acciones que realizan podrían generar peligro y al circular por espacios públicos donde comparten las vías con los demás usuarios viales se podría atentar contra la seguridad del resto de usuarios por ende se debe establecer normas que garantice el derecho a todos los usuarios viales, en relación a que estos conductores irrespetan las normas y señales establecidas para la circulación, lo cual genera riesgo de ocasionar o sufrir un accidente de tránsito y al no tener un texto que tipifique como infracción las acciones que realizan, estas acciones se vuelven más repetitivas y generadoras de peligro e inseguridad vial para los usuarios

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 100% de los encuestados, en el sentido que es fundamental que las autoridades tomen cartas en el asunto para regular y con esta regulación poder controlar a las personas que se movilizan en esta clase de vehículos y que lo hacen por las vías de la ciudad, ya que los entes de control se ven atados de manos al momento de observar un irrespeto a las señales ubicadas en las vías por parte de estos conductores. Con la regulación que se establezca para estos conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal, se podrá establecer el control y la respectiva sanción en el caso que amerite. Con estas acciones estaremos garantizando la seguridad vial y que las personas que opten por esta clase de vehículos conozcan cuáles son los derechos y deberes que les asisten y que deben cumplir a cabalidad al momento de circular y sobre todo cuáles son sus obligaciones como conductores de esta clase de vehículos.

**Séptima Pregunta:** ¿En el caso de un siniestro de tránsito ocasionado por alguna de estas personas que se movilizan en estos vehículos eléctricos, como cree usted que debe ser considerada esta persona:

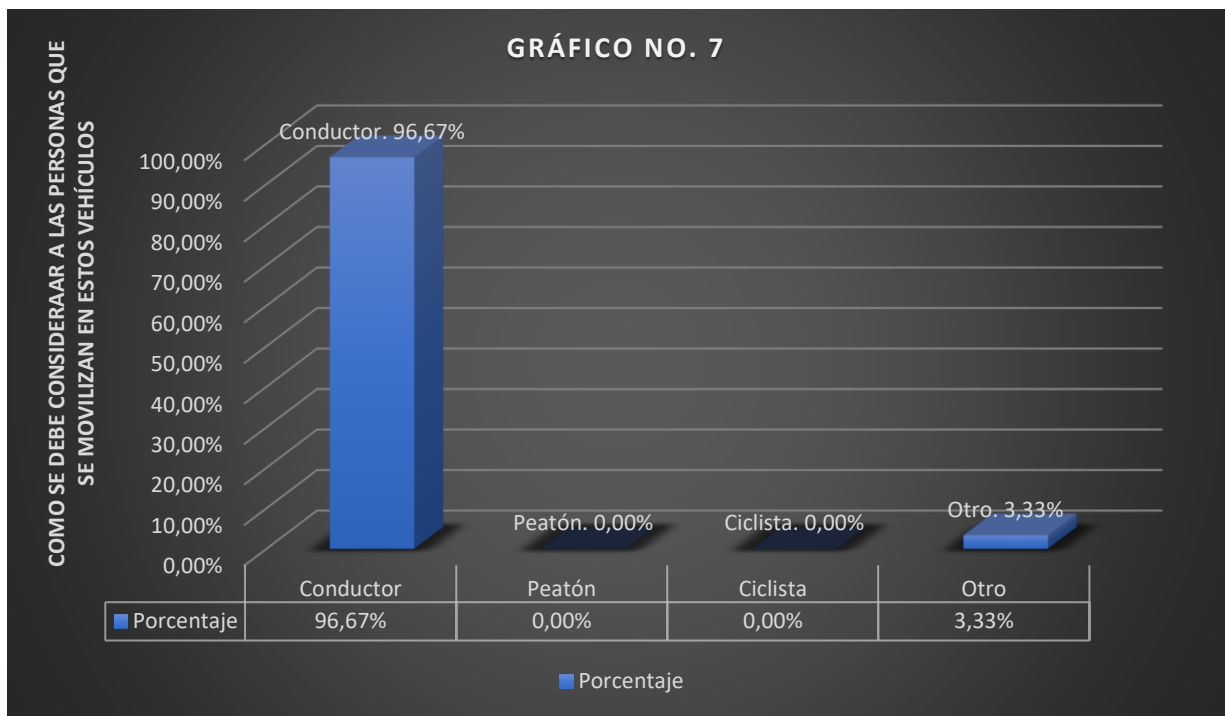
**Tabla 7. Cuadro Estadístico – Pregunta No. 7**

Indicadores	Variables	Porcentaje
Conductor	29	96.67%
Peatón	0	0%
Ciclista	0	0%

Otro	1	3.33%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito  
**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 7.** Representación Gráfica – **Pregunta No. 7**



**Interpretación:** En la presente pregunta 29 encuestados los cuales corresponden al 96.67%, señalan que se debería considerar como CONDUCTOR; mientras que 1 encuestado el cual corresponde al 3.33% señala que debe ser considerado como OTRO. Es decir, no saben cómo se debería considerar a esta persona que ejerce la operatividad del vehículo.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 96.67% de los encuestados, en el sentido que si se produjere un siniestro de tránsito en el cual se vea involucrado un vehículo eléctrico de movilidad personal se deberá reconocer como conductor a la persona que se encuentra operando este vehículo ya que si establecemos una relación con la primera pregunta el 100% de los encuestados indico que si se deben catalogar como vehículos a estos aparatos eléctricos, con esta premisa y en relación a lo que establece el artículo 392 del Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito en el cual se detalla el Glosario de Términos que conductor es la persona legamente facultada para conducir vehículos y es quien guía, dirige o maniobra un vehículo. Se puede establecer que para conducir un vehículo es indispensable que se un conductor, esta categoría de conductor la adquiere la

persona que tiene un conocimiento de todas las acciones en relaciona a la movilización de vehículos es decir conoce de leyes, normas reglamentos, normas de conducta en las vías, las señales de tránsito y puede guiar el vehículo de un lugar a otro de una forma responsable y sobre todo legalmente capaz.

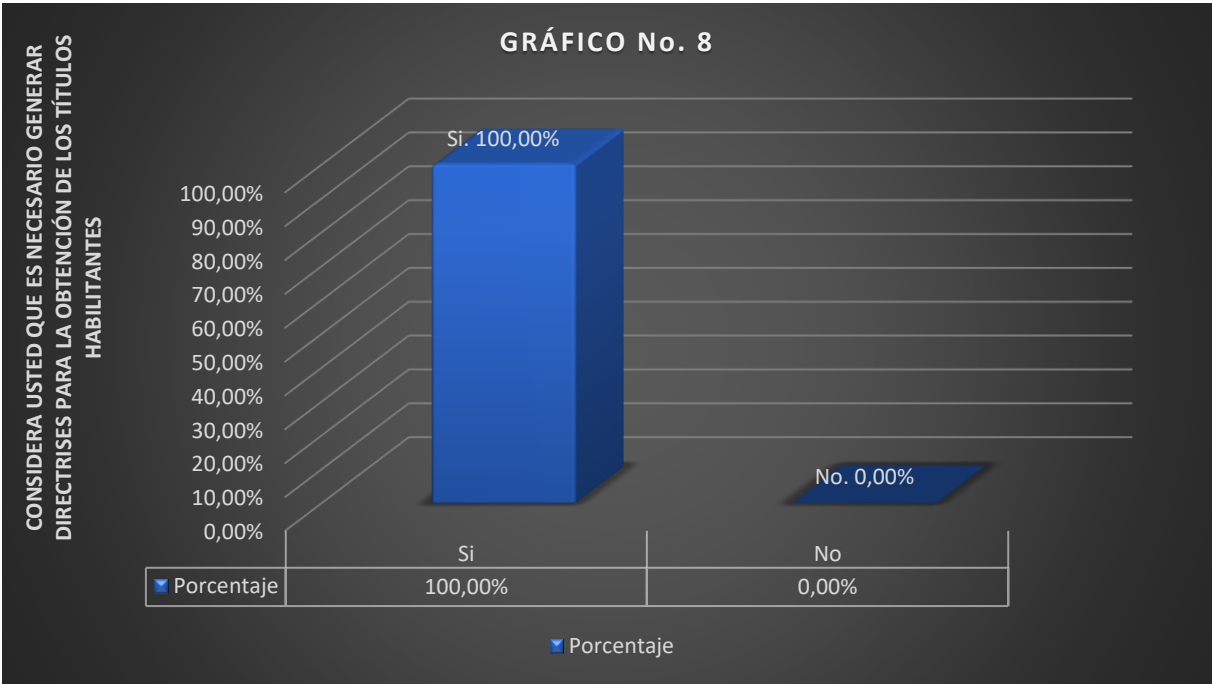
**Octava Pregunta: ¿Considera usted necesario, generar las directrices para la obtención de títulos habilitantes, necesarios para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ante la inexistencia de norma jurídica?**

**Tabla 8.** Cuadro Estadístico – Pregunta No. 8

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	30	100.00%
No	0	0.00%
Total	30	100%

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito  
**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 8.** Representación Gráfica – Pregunta No. 8



**Interpretación:** En la presente pregunta los 30 encuestados mismos que corresponden al



100%, señalan que, si es necesario que se generen las directrices para la obtención de títulos habilitantes para la conducción y circulación de esta clase de vehículos, ya que en la actualidad no se encuentra normado y evidenciándose un incremento considerable de esta clase de vehículos en todo el país. Con la obtención de estos títulos habilitantes se puede establecer la propiedad del vehículo y la idoneidad del conductor para circular por las vías generando así una seguridad integral y cohesionando de alguna manera que estos conductores infrinjan la normativa y sean más proactivo en la seguridad vial.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 100% de los encuestados, en el sentido que es fundamental la generación de directrices para la obtención de títulos habilitantes para la conducción de esta clase de vehículos, ya que en su mayoría circulan por sitios de seguridad peatonal, en contra de la circulación normal vehicular, a una velocidad considerable o son jóvenes que aún no tienen la madurez o la pericia necesaria para circular por las vías junto a los demás vehículos, por este motivo es importante la regulación desde la compra hasta la circulación y quienes podrá circular en esta clase de vehículos, no con el ánimo recaudatorio; si no, con el ánimo de regular su uso, obtención y garantizar que las personas que van a circular en estos vehículos lo hagan con responsabilidad y obedeciendo las normas de tránsito a fin de evitar posibles siniestros viales por la impericia de los conductores.

**Novena Pregunta:** ¿Está de acuerdo con la elaboración de una reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ¿para exigir la matriculación y obtención de licencia de conducir como título habilitante del vehículo eléctrico?

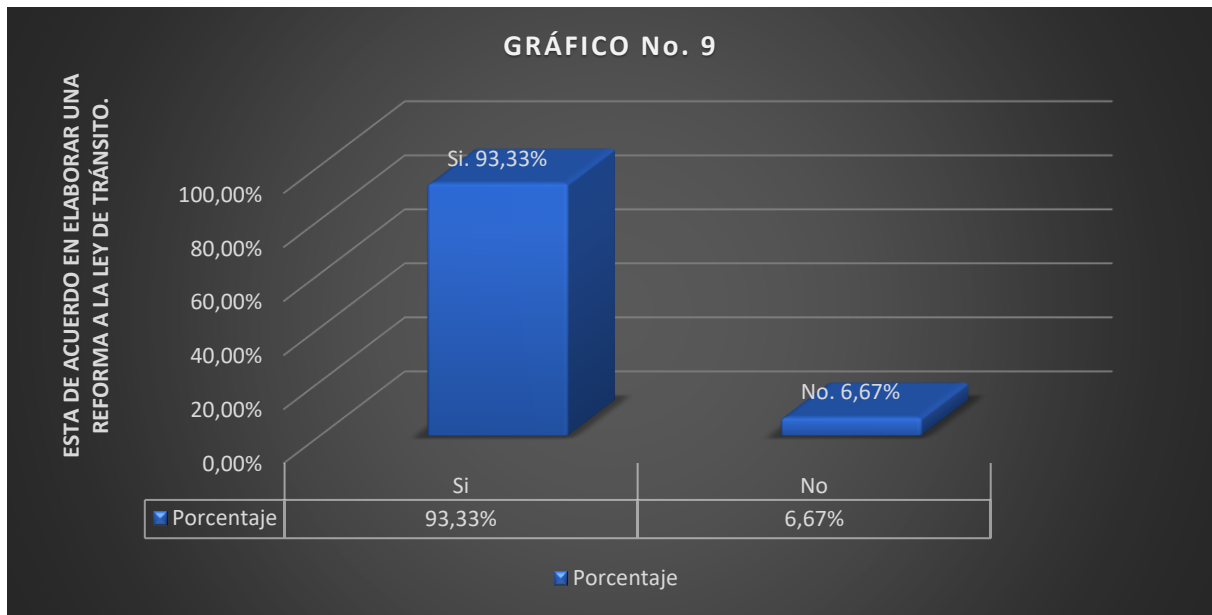
**Tabla 9.** Cuadro Estadístico – Pregunta No. 9

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	28	93.33%
No	2	6.67%
<b>Total</b>	<b>30</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Usuarios viales de Loja, Zamora, Machala, Guayaquil y Quito

**Autor:** Oscar Alejandro Tapia Maldonado.

**Gráfico 9.** Representación Gráfica – **Pregunta No. 9**



**Interpretación:** En la presente pregunta los 28 encuestados, los cuales corresponden al 93.34%, señalan que si es necesario que se elabore una reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de que dentro de estas reformas ya se incluyan esta clase de vehículos y los conductores que se movilizan en estos con la finalidad de que puedan obtener una matrícula o algún documento de identificación vehicular así como una licencia o algún documento que les habilite a circular en esta clase de vehículos en vista que esta clase de vehículos forman parte de la movilidad y deben estar normados dentro un texto legal a fin que se les pueda otorgar deberes, derechos y obligaciones específicos aplicables a estos vehículos. De igual manera indican que ya normados se podría establecer un mejor control de estos vehículos y se llevaría un registro detallado de cada uno de estos, mientras que 2 personas encuestadas la cuales representan el 6.66%, opina que no se debería realizar ninguna reforma a la Ley en vista que son vehículos ecológicos, favorables con el medio ambiente y que no es necesario ya que son pequeños.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión del 93.34% de los encuestados; ya que, esta clase de vehículos y sus conductores también son parte de una movilidad activa, es decir que necesitamos que se encuentren normados para poder realizar un control y de esta manera garantizar una seguridad vial, ya que con las reformas se deberá exigir los títulos habilitantes necesarios para la conducción y con estos los requisitos mínimos con los cuales se pueda circular y sirva para habilitar a una persona a conducir vehículos. Es importante tener en cuenta que hasta los peatones que son el grupo más vulnerable dentro de la pirámide de la movilidad, en la ley de tránsito se le ha otorgado derechos, deberes y

obligaciones las cuales hacen que se movilicen con seguridad, mientras que de lo observado en la actualidad a estas personas que circulan en esta clase de vehículos no se les ha exigido, ni se les ha otorgado responsabilidad alguna al momento de moverse por las vías.

Por otro lado, no concuerdo con el 6.66% los cuales son la minoría en las encuestas, en vista que, si bien es cierto son vehículos eléctricos, no generan contaminación y son pequeños, estos también pueden generar riesgo e incluso ocasionar o sufrir un siniestro de tránsito lo cual pondría en riesgo la vida de su propio ocupante, el simple hecho de compartir la vía con los demás conductores y no conocer las normas y no estar normados, ya es un tema preocupante.

## **6.2. Resultados de las Entrevistas**

La técnica de entrevista fue aplicada a diez profesionales del Derecho especializados en Derecho Penal, específicamente en tránsito; entre ellos funcionarios públicos: Jueces de la Unidad Judicial Penal de Loja; Jueces de la Unidad Judicial Penal del Cantón Playas; Secretarios de la Unidad Judicial Penal de Loja; Fiscal de Tránsito de Loja; Directores de Tránsito Municipales; Asesores Jurídicos de las entidades de control y abogados especializados en tránsito; con los resultados obtenidos se procede a realizar la presente tabulación:

**A la primera pregunta:** ¿Cree usted que los vehículos eléctricos de movilidad personal (Patinetes o scooter eléctricos, bicicleta eléctrica, motonetas eléctricas, motos eléctricas), son vehículos que no generan riesgo o están exentos de un accidente de tránsito?

### **Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Considera que todo vehículo de tracción humana, tracción mecánica o en este caso de los vehículos que se mueven por la energía eléctrica cómo es el caso en la pregunta planteada; todos los vehículos tienen una probabilidad o pueden estar inmiscuidos o inmersos en un accidente o siniestro de tránsito, indica que el riesgo precisamente por el tipo de vehículo que es, genera un riesgo bastante elevado con consecuencias bastante graves al momento de que formen parte de un accidente de tránsito, manifiesta que es un riesgo de que las personas que utilicen estos medios de movilidad personal vehículos eléctricos tienen una alta probabilidad de formar parte de un accidente de tránsito e incluso detalla un poco más allá con un nivel de lesiones mucho más graves que las que se pueden presentar en otro tipo de vehículo, por la característica misma de estos vehículos, recalca nuevamente.

**Segundo entrevistado:** Considera que sí, que al estar transitando por las vías públicas, pueden ser causantes de accidentes o siniestros de tránsito; considera también que al no estar regulados como para poder imponer las sanciones respectivas es frecuente ver en las calles que están transitando personas en estos medios de transporte que como indicó no están exentos de que causen accidente o que también sean víctimas de un accidente por el mismo hecho de que están transitando por las vías públicas del territorio ecuatoriano.

**Tercer entrevistado:** Considera que sí generan un riesgo, que todo vehículo que ocupa la vía pública no está exento de que pueda ocasionar o sufrir de algún accidente o siniestro de tránsito que, por lo tanto, esta circulación, la propiedad, tenencia, circulación y ocupación de la vía pública debería ser regulado.

**Cuarto entrevistado:** Considera que por el mismo hecho de las circunstancias ajenas a la voluntad del ser humano, y que al encontrarse conduciendo un vehículo obviamente se puede generar un peligro al momento de circular no solamente como conductores sino como peatones; así mismo considera que como son vehículos que están siendo operados por el hombre e incluso que estos mismos vehículos puedan sufrir un desperfecto mecánico se podría generar un accidente o un siniestro de tránsito, considera también que sumado a esto la impericia la imprudencia el desobedecer un deber objetivo de cuidado puede desencadenar en un siniestro vial, entonces con ese contexto indica que sí puede existir un peligro inminente.

**Quinto entrevistado:** Considera que efectivamente al momento de la circulación, todos los actores de la movilidad y todos los usuarios viales al momento de que circulan por las vías generan un riesgo inminente, más aún cuando las personas circulan en esta clase de vehículos que no cuentan con todas las garantías de seguridad o todas las medidas de seguridad activas o pasivas necesarias o exigibles en un vehículo, mismas que tienen la finalidad de proteger la vida del conductor y de las personas en su entorno. En este contexto considera que sí que generan un riesgo y no están exentos de causar un accidente de tránsito o sufrir un siniestro de tránsito.

**Sexto entrevistado:** Manifiesta que efectivamente el simple hecho de circular por las vías, como conductor, peatón, vicio usuario o conductor de un vehículo eléctrico puede generar o puede sufrir un siniestro de tránsito al momento de movilizarse.

**Séptimo entrevistado:** Considera que este tipo de vehículos al igual que los vehículos impulsados a motor generan riesgos de accidentes de tránsito, por el simple hecho de ser manipulados por el ser humano, por utilizar y compartir la vía pública con los demás conductores de los vehículos que circulan por las vías en el lugar que se encuentren.

**Octavo entrevistado:** Considera que los vehículos eléctricos de movilidad personal son vehículos que no generan un mayor riesgo en la seguridad vial, pero no están exentos de sufrir un accidente de tránsito, puesto que este factor depende mucho de la cultura vial de todos los ciudadanos, el respeto y cumplimiento de las leyes, normas y reglamentos en materia de tránsito y movilidad.

**Noveno entrevistado:** El entrevistado manifestó y citó a Claus Roxín, el cual habla en una de sus obras sobre el riesgo permitido, que todas las personas tenemos con el solo hecho de salir a la calle, nos encontramos inmersos a este riesgo como lo establece la misma ley. Además, indica que cualquier tipo de vehículo puede ocasionar un accidente de tránsito, independientemente cual sea el funcionamiento de cada uno de ellos ya sea a combustión, tracción humana o eléctrico, tomando en cuenta que para que se produzca un accidente de tránsito intervienen tres factores fundamentales cómo son: el vehículo, el peatón y la vía. Por otra parte, nos habla del riesgo que se encuentran inmersos estas personas al momento de conducir un scooter eléctrico ya que lo hacen sin ninguna medida de seguridad; es decir, no cuentan con un casco de seguridad, conducen en contravía, no respetan las luces del semáforo, tomando en cuenta que ponen en riesgo su vida y la de otras personas, por lo tanto, considera que si genera un riesgo.

**Décimo entrevistado:** Considera que obviamente todos los actores dentro del campo de la movilidad están propensos o expuestos a causar o sufrir un accidente de tránsito, si bien es cierto este tipo de vehículos son considerados en la actualidad como la micro movilidad, sin embargo que la tendencia del mundo va encaminada a esta movilidad sostenible y por ende deberían ser regulados por una normativa que nos permita establecer diversos parámetro para su circulación dentro del campo de la movilidad segura, garantizando el derecho de todos los usuarios.

**Comentario del autor:** Evidentemente, considero que todos los vehículos que circulan por las vías del país, generan un riesgo inminente ya que al momento que comparten la vía con los demás conductores están expuestos a ocasionar o ser víctimas de un siniestro de tránsito. Conuerdo totalmente con el quinto entrevistados, ya que esta clase de vehículos no cuentan con los elementos de seguridad activos o pasivos y al ser vehículos que no tienen una carrocería que proteja al conductor generan un inseguridad mucho mayor a los que circulan en vehículos tradicionales, sumado a esto la carrocería no presta las garantías necesarias para proteger al conductor, más bien se puede generar más daños a estos, así mismo considerando lo acotado por todos los entrevistados, cualquier vehículo de cualquier tipo de motor o que utilice cualquier tipo de energía, pueden ocasionar un accidente de tránsito, la única diferencia está en las consecuencias que producirían estos accidentes y las

seguridades que posean los conductores al momento de circular por las vías.

**A la Segunda pregunta:** ¿Cómo cree usted que debería ser considerada la responsabilidad penal de una persona que conduce un vehículo eléctrico de movilidad personal, en caso de que ocasione un accidente de tránsito y cause lesiones a otra?

**Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Considera que la responsabilidad penal es la que debe tener todo ciudadano quien inobserva, irrespeta o incumple la normativa legal vigente, recalca que los accidentes de tránsito se presentan por muchas de las veces por impericia, inobservancia e imprudencia en la conducción de un vehículo y como todo está entrelazado y que al ser un vehículo eléctrico tampoco está exento de un accidente de tránsito y obviamente la persona que genere uno de estos, tendría que ser considerada como tal, como una persona que ya cuando se defina su estatus jurídico luego del juicio como una persona responsable y causante del accidente de tránsito; manifiesta que no se podría bajo el Estado Constitucional de Derechos darle otra figura a esa persona sino la de un causante, responsable del cometimiento de un accidente de tránsito porque obviamente se debe tomar en consideración que está de por medio la vida de las personas que sean afectadas producto del accidente de tránsito; entonces, la responsabilidad penal es la que debe ser probada para que se configure como responsable dentro del proceso penal que se desarrolle para el efecto.

**Repregunta:** ¿En este contexto a su criterio se debería llamarla; peatón, Conductor, Usuario vial, Bici usuario u otro?

Considera que se lo debería catalogar como conductor ya que para movilizar así sea una bicicleta, debe saber conducir esa bicicleta. Manifiesta que debe haber ciertos lineamientos que deben cumplir para poder tener la facilidad de conducir esta clase de vehículo, recalca que, obviamente no va a tener la misma categoría que la de un conductor de un automóvil si no la de un conductor de un vehículo eléctrico de movilidad personal, en el que se está movilizándolo.

**Segundo entrevistado:** Manifiesta que debería hacerse es una reforma legal en el sentido de que se consideren un medio de transporte a estos aparatos eléctricos que como su nombre lo indica sirven para transportarse a las personas y que están adoptando como una alternativa para transitar por las vías públicas y por lo tanto como indicó anteriormente al participar en esta movilidad pueden causar accidentes de tránsito, no por ello pueden estar exentos de responsabilidad ya que si causan accidentes o siniestros de tránsito

evidentemente si existen personas heridas merecen que se les resarza sus derechos económicos a través de la reparación integral y por ende considera que sí deberían realizar las reformas legales al respecto, con la finalidad de que estos conductores estén considerados en un texto específico y los vehículos eléctricos de movilidad personal sean considerados como medios de transporte conforme lo establece el Código Orgánico Integral Penal y la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Así mismo indica que por las características del medio que se transporten evidentemente tendría que ser considerado como conductor y se establezca los mismo deberes, derechos u obligaciones.

**Tercer entrevistado:** Manifiesta que la responsabilidad es desde el momento que está persona se encuentra conduciendo un vehículo ya sea eléctrico, ha gasolina o vehículos híbridos, siempre que ocupe la vía pública debería tener responsabilidad exactamente igual a la que tienen los conductores de los vehículos de uso tradicional. Así mismo considera que se podría mantener una correlación con las personas que ejercen la conducción de esta clase de vehículos eléctricos como un conductor de un vehículo de combustión al momento que ocupa la vía pública, teniendo la misma responsabilidad ya que el hecho que conduzca un vehículo con diferente tipo de combustión para el funcionamiento del motor no tiene absolutamente nada que ver con la responsabilidad y esta debería ser exactamente igual para todos.

**Cuarto entrevistado:** Considera que al catalogarlo como un accidente de tránsito se enmarca dentro de los delitos culposos, como en estos casos no existe el dolo se podría considerar como una culpa por representación, ya que en estos casos no existe la premeditación la alevosía o la ventaja; es decir, no existen las ganas de cometer el delito. Considera que debe ser tomado en cuenta como un conductor independientemente de la característica o el tipo de vehículo que se encuentre conduciendo, recalca que al tratarse de vehículos eléctricos no pierde la categoría de vehículo.

**Quinto entrevistado:** Considera que la responsabilidad penal que puede acarrear una persona que conduce esta clase de vehículos es la misma que la de los demás conductores que ejercen la conducción de los vehículos de combustión ya que al momento de circular en esta clase de vehículos no se establecen las medidas de protección personal y en muchos de los casos son los propios conductores quienes sufren las lesiones propias del accidente de tránsito. Hace la comparación de qué un vehículo es aquel que sirve para movilizarse y esa es la finalidad con la cual se utilizan los vehículos eléctricos en la actualidad, en ese contexto considera que se establecería conforme al Código Orgánico Integral Penal la responsabilidad del conductor por un delito culposo.

**Sexto entrevistado:** Considera qué conforme lo establecido en la Constitución y específicamente en este caso la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se debería catalogar la responsabilidad como cualquier conductor que circula por la red vial estatal nacional. Así mismo especifica qué si bien es cierto en las leyes, reglamentos de tránsito aún no encontramos un capítulo específico para el caso de conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal se debería normar y regular, a fin de que se puede establecer las responsabilidades por el delito que al ser de tránsito es culposo y bajo este precepto establecer las responsabilidades correspondientes de acuerdo al tipo de vehículo de movilidad personal que conduzca la persona implicada en un siniestro de tránsito.

**Séptimo entrevistado:** Manifiesta que se debe contemplar el principio de igualdad ante la ley, en tal consideración se debería aplicar las mismas responsabilidades sean estas civiles, penales o administrativas para los conductores de esta clase de vehículos, ya que desde que se movilizan por las vías, adquieren la responsabilidad como usuario vial, para el efecto tienen deberes, derechos y obligaciones.

**Octavo entrevistado:** Considera que la responsabilidad penal de una persona que conduzca un vehículo eléctrico de movilidad personal, en el caso de ocasionar un accidente de tránsito y que cause lesiones a otra persona debe ser la misma que se aplica para cualquier tipo de conductor, ya sea de vehículos de tracción a motor, animal o humana.

**Noveno entrevistado:** Supo manifestar que se debería manejar de acuerdo a nuestra normativa ya que el Código Orgánico Integral Penal y La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su articulado muy claramente establece que el conductor es responsable de la movilización del vehículo y de quienes transporta inclusive hasta de su propia vida, por lo tanto, es una norma que se debe cumplir y acatar.

**Décimo entrevistado:** Manifiesta que dentro de nuestro Código Orgánico Integral Penal establece las infracciones de tránsito qué son delitos y contravenciones y como es el caso de la movilidad están dentro de las contravenciones, de igual manera indica que estas se enmarcan dentro de aquellas acciones culposas, de tal forma que deberían ser reguladas mediante una ordenanza en donde actuarían los cabildos que ya tienen jurisdicción sobre la movilidad, conforme a las competencias otorgadas por la Constitución y la Ley.

**Comentario del autor:** Concuero como la mayoría de los entrevistados ya que la responsabilidad penal de la persona que conduce un vehículo eléctrico de movilidad personal debe considerarse como la de cualquier otro ciudadano que inobserva, irrespeto o incumple la normativa legal vigente, ya que todos nos regimos bajo una norma de



convivencia y el estado a través de la creación de las leyes busca proteger nuestros derechos. De igual manera concuerdo en su gran mayoría con lo manifestado por el tercer entrevistado el cual considera que la responsabilidad de esta persona que conduce esta clase de vehículos debe ser como la de cualquier otro conductor, ya que esta característica de conductor no está establecida para un cierto automotor o un cierto vehículo ya sea de gasolina, híbrido o eléctrico en vista de que al momento de mantener una correlación con los demás usuarios viales se debe tener la misma responsabilidad por el simple hecho de ejercer la conducción de un vehículo.

**A la Tercera pregunta:** ¿Cree usted que es necesario regular la obtención de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal?

**Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Indica que sin duda alguna; relaciona a las preguntas anteriores y considera que es de suma importancia que se regulen por qué obviamente existen ciertas adecuaciones o ciertos comportamientos que deben ser regulados y de ahí la necesidad de que se le otorgue un título habilitante a la persona que conduce un scooter, una motoneta eléctrica que no es considerada y no está contemplado o controlado por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y por el Código Orgánico Integral Penal, esto genera la necesidad de que ese título habilitante preste las garantías a todos los usuarios viales de que quién está conduciendo se encuentra apto para realizar esa conducción, afirma que la única manera de realizarlo es a través de la obtención de un título habilitante con las respectivas regulaciones dependiendo del tipo de vehículo que vaya a conducir. Considera también que tienen que estar plenamente diferenciado ya que el título habilitante no solamente generar una responsabilidad, sino que también va a constituir un medio de verificación para la persona que está conduciendo; diferenciando cada uno de los vehículos eléctricos de movilidad personal.

**Segundo entrevistado:** Considera que sí, que se debería regular y que además en el momento en que están transitando por la ciudad deben también conocer todo lo que nuestro ordenamiento jurídico prevé en cuanto a las reglas las señales de tránsito y todo lo que determina una persona que está conduciendo un medio de transporte y las obligaciones tiene que cumplir, en este caso respetar las señales de tránsito, manifiesta que frecuentemente las personas que se transportan en estos medios no siempre respetan las señales de tránsito por el mismo hecho de que no reciben la capacitación necesaria para que conozcan cómo tienen que movilizarse en esos medios de transporte

**Tercer entrevistado:** Señala que se tendría que reformar desde el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento como también que es necesario regular para que las personas tengan un permiso aprobado para conducir estos vehículos ya que muchas de las veces se puede observar a personas menores de edad que no por el hecho de ser menores de edad no tengan la habilidad sino que a su criterio no tienen la madurez para ocupar estos vehículos de conformidad a lo que establece la ley.

**Cuarto entrevistado:** Considera que sí que es fundamental y necesario ya que con esta reglamentación, se daría la facultad para poder establecer las responsabilidades; ya que en la actualidad no se tiene establecido cuál sería la responsabilidad de estos conductores, pero con la regulación se podría establecer la responsabilidad de participación de cada uno de los participantes en un siniestro de tránsito; manifiesta que con esta regulación se crea un vínculo jurídico y con la creación de este vínculo jurídico ya trae consigo responsabilidades para todos los usuarios viales en especial a los conductores de esta clase de vehículos; Considera también que se debe regular conforme a los demás conductores de vehículos y hace una alusión a los conductores de motocicletas los cuales tienen un tipo de licencia exigible para la clase de vehículo que conduce e indica que al ser vehículos que consumen energía limpia van a tener una mayor acogida a futuro para lo cual se necesita esta reglamentación.

**Quinto entrevistado:** Considera que sí es de fundamental importancia realizar la regulación para la obtención de estos títulos habilitantes y que el realizar esta regulación se estaría cumpliendo con lo que establece el Artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial la cual habla del objeto de la ley indica que el objeto es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar al otro con este análisis aprueba y felicita el ánimo de regular la obtención de estos títulos habilitantes ya que son de fundamental importancia para la circulación de cada uno de estos usuarios viales y que contribuyen al cumplimiento al objeto de la ley.

**Sexto entrevistado:** Manifiesta que sí efectivamente es vital la regulación para la obtención de títulos habilitantes y que conforme a las respuestas dadas en las preguntas anteriores considera que es importante crear normas específicas para esta clase de conductor que se va a movilizar o que ya se moviliza en la actualidad en esta clase de vehículos; ya que, actualmente se puede observar muchos conductores que no respetan las normas de circulación y que incluso son menores de edad y ya conducen estos vehículos eléctricos en

las vías y en algunos de los casos sin ni siquiera tener el concepto claro o la madurez necesaria para poder movilizarse conforme lo establece la normativa legal vigente.

**Séptimo entrevistado:** Manifiesta que efectivamente se debería regular y garantizar la capacitación óptima para los conductores de esta clase de vehículos, bajo la premisa que todas las personas que ejerzan la conducción de un vehículo deben tener un conocimiento de las normas, leyes y reglamentos sobre el tránsito a fin de garantizar su libre circulación y a la seguridad vial para todos los usuarios de las vías.

**Octavo entrevistado:** Considera que, si es necesario que se regule la obtención de títulos habilitantes para vehículos eléctricos de movilidad personal, puesto que eso permite tener un adecuado control y registro de estos vehículos y por lo tanto generaría una mayor seguridad vial.

**Noveno entrevistado:** Considera que sí, ya que al hablar de títulos habilitantes lo primordial es la licencia de conducir y la matrícula vehicular, siendo este segundo el título de registro de propiedad del automotor, por lo tanto, considera que debe existir una ley especial para regular este tipo de vehículos en vista que al hacer uso de la vía pública no están exentos de un accidente. En este caso manifestó que el legislador debe Tomar en cuenta y generar un conjunto de normas de preceptos legales con el fin de regular este tipo de vehículo, como también el otro título habilitante como lo es la licencia de conducir que le faculte conducir este tipo de vehículo, haciendo hincapié en que en el territorio ecuatoriano ninguna persona puede conducir vehículos a motor sin poseer los correspondientes títulos habilitantes, conforme lo establece el Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito.

**Décimo entrevistado:** Muy claramente manifiesta que se debe regular, sin olvidarnos de los vehículos de tracción eléctrica que de acuerdo a su voltaje podrían generar velocidades que sobrepasen los 20 o 30 km/h, sumado a esto la conducción que se da dentro de las vías puede generar siniestros; de ahí la necesidad de regular los títulos habilitantes que no necesariamente sería un título profesional o no profesional sino que se puede encaminar a obtener otra clase de permiso que esté avalado y que garantice que las personas que se movilizan son personas idóneas en la conducción.

**Comentario del autor:** Considero que es de vital importancia regular la obtención de los títulos habilitantes para la conducción de esta clase de vehículos, ya que al hablar de títulos habilitantes nos referimos a la obtención de una licencia o un documento que habilite a una persona conducir esta clase de vehículos y también hablamos de una matrícula que se le podría otorgar a un vehículo para poder determinar sus características técnicas, sus especificaciones y la propiedad de éste; si bien es cierto se podría modificar este tipo de

matrícula o sustituir por un documento que abalice la propiedad del mismo y de igual manera que venga implícita las características técnicas y la propiedad del vehículo eléctrico. Es importante destacar lo que manifiesta el tercer entrevistado ya que nos habla de que se tendría reformar el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial así como el respectivo reglamento con la finalidad de poder regular la obtención de estos títulos habilitantes para las personas que conducen esta clase de vehículo ya que se observa en la actualidad a gran cantidad de jóvenes en esta clase de vehículos y que circulan sin obedecer los deberes objetivos que deben cumplir los conductores de los demás vehículos al momento de circular por las vías esto genera peligro para el propio conductor y para las demás personas que son usuarios viales y transitan día tras día por las vías. Es importante destacar lo que manifiesta el décimo entrevistado, que no necesariamente sería un título profesional o no profesional, sino que se puede encaminar a obtener otra clase de permiso que esté avalado y que garantice que las personas que se movilizan son personas idóneas en la conducción y que previo a la obtención de este permiso por así llamarlo, paso un curso de capacitación.

**A la Cuarta pregunta:** ¿Qué opinión le merece a usted, si se debe exigir títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de movilidad personal que garanticen su idoneidad?

**Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Indica que la exigencia debe estar siempre enmarcada y tiene que ir de la mano con una normativa jurídica, felicita el hecho de que se haya tomado como tema para trabajo de tesis el hecho de proponer esta opción; porque, para que algo pueda ser exigido, primero tiene que estar debidamente normado, considera bajo todo el contexto de las preguntas planteadas que es de suma importancia que se exija la creación de un cuerpo normativo que nos obligue a todos los ciudadanos a la obtención de estos documentos y títulos habilitantes con el fin armonioso de garantizar a todos los usuarios viales la seguridad vial, recalca que el fin principal de las normativas creadas en materia de tránsito son reducir los índices de morbimortalidad y los índices de accidentabilidad que existen en el país, entonces esta norma estaría encaminada precisamente a eso, a fortalecer esa garantía de reducir estos índices y de tener una movilidad segura ya que todos en algún momento determinado somos peatones y formamos parte de una movilidad.

**Segundo entrevistado:** Indica que le parece lo correcto, porque de esta manera también se garantiza la seguridad ciudadana y también el respeto a las demás personas tanto su integridad como a la de los demás y a que se respeten las señales de tránsito que existen y

se encuentran debidamente instaladas en las vías públicas y además están determinadas también en nuestro ordenamiento jurídico; manifiesta también que como hacía mención anteriormente tendría que hacerse una reforma legal, porque si no existe esa reforma, mal podría exigirse algo que no está contemplado en la ley, se atentaría contra el derecho a la seguridad jurídica, sostiene que primero tendría que hacerse las reformas y luego exigir su cumplimiento.

**Tercer entrevistado:** Considera que debería ser igual que la obtención de los títulos habilitantes para conducir una motocicleta que utiliza combustible fósil ya que es exactamente igual a una motocicleta eléctrica de movilidad personal, entonces necesariamente para su punto de vista sería el mismo título habilitante en este caso la licencia. Considera que esto también contribuiría con la finalidad de poder ejecutar la sanción, y resarcir el daño en el caso de accidente, como la reparación integral a las víctimas; así mismo nos indica que al momento de contar con la matrícula este sería un registro, porque muchas de las veces se necesita un título habilitante.

**Cuarto entrevistado:** Considera que la exigencia viene acompañada de una obligación y que esta obligación debe estar normada conforme a los demás títulos habilitantes que ya se encuentran tipificados en los diferentes textos jurídicos de nuestra normativa, a fin de que se pueda cumplir con los diferentes requisitos necesarios para la conducción. En ese contexto considera y cree fundamental que se norme y regularice a fin de poder tener una exigencia de los documentos que habiliten la conducción y circulación en esta clase de vehículos.

**Quinto entrevistado:** Considera que sí es importante que se exija la obtención de títulos habilitantes específicamente de la licencia de conducir y manifiesta que no necesariamente debe ser las licencias o los tipos de licencias tradicionales que ya se encuentran establecidos en la ley, sino que se puede generar un permiso que abalice que esa persona recibió una capacitación en temas relacionados al tránsito, ley, reglamento, normas de convivencia entre conductores, inclusive primeros auxilios básicos a fin de que al momento de la circulación por las vías tenga amplio conocimiento sobre cuáles son sus deberes derechos y obligaciones.

**Sexto entrevistado:** Estima que sí, que sería una acción que beneficiaría a la movilidad en el tema de seguridad vial ya que en la actualidad se observa mucho en las vías que las personas circulan o se movilizan en esta clase de vehículos y muchas de las veces a una gran velocidad, que esto genera un peligro inminente no solo para el conductor sino para las personas en el entorno de la misma pero indica que previo a la exigencia de estos títulos habilitantes se debe realizar las acciones correspondientes a fin de normar los requisitos y la

forma de la obtención de estos títulos habilitantes con el fin de cumplir con lo que establece la Constitución y las leyes de nuestro país.

**Séptimo entrevistado:** Manifiesta que los aspectos de seguridad vial y seguridad en general exigen y hacen imperiosa la necesidad de capacitar a quienes conduzcan todo tipo de vehículo, en tal consideración es imperiosa la necesidad de exigir estos títulos habilitantes, con estas consideraciones, indica que está de acuerdo con la exigencia de estos títulos habilitantes, pero previa a esa exigencia se debería realizar la configuración del ordenamiento jurídico que establezca los mecanismos de obtención y de aplicabilidad.

**Octavo entrevistado:** Considera que, dependiendo de las características del vehículo eléctrico como su forma, capacidad y de velocidad, si sería necesario exigir un título habilitante para la conducción con la finalidad de poder realizar un debido control en materia de tránsito y movilidad y con ello generar una mayor seguridad vial.

**Noveno entrevistado:** Considera que sí debería exigirse e inclusive verificarse que cumplan con estos parámetros que establece la ley para cualquier tipo de vehículo.

**Décimo entrevistado:** Manifiesta que se encuentra totalmente de acuerdo ya que van encaminados a una movilidad sostenible, donde el futuro es circular en esta clase de vehículos y para poder normal o controlar esto se debe exigir la obtención de un título habilitante; pero previa a esta obtención hay que normal y esta normativa se le puede encaminar a través de los GAD's que ya tienen el control por mandato legal y constitucional de la regulación del tránsito.

**Comentario del autor:** A criterio muy personal considero que sí se debe exigir los títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de movilidad personal a fin de que estos títulos garanticen la idoneidad del conductor al momento de circular por las vías, así mismo que garantice que ese vehículo cuenta con las especificaciones técnicas para poder circular y compartir la vía con los demás usuarios de esta, pero previo a esta exigencia se debe establecer los mecanismos y los lineamientos necesarios para que los propietarios y conductores de esta clase de vehículos puedan obtener estos títulos habilitantes. Consideró también que es importante destacar lo manifestado por el sexto y séptimo entrevistado los cuales nos indican que la obtención de estos títulos habilitantes es una acción que beneficiaría a la movilidad en el tema de seguridad vial ya que se observa un gran irrespeto a las normas por parte de estos conductores al momento de circular por las vías, a exceso de velocidad, generando un peligro inminente a las demás personas usuarios viales. Así mismo indican que los aspectos de seguridad vial generan y exigen y hacen imperiosa la necesidad de capacitar a quien conduce esta clase de vehículos luego de capacitar esta

clase de conductores es necesario darles un documento que acredite su capacitación y garantice a las demás personas y a los centros de control que la persona que se encuentra conduciendo esa clase de vehículos ha aprobado los respectivos cursos y es una persona conocedora de las normas leyes y reglamentos que rigen el tránsito en nuestro país, a más de que se podría garantizar con la obtención de este título habilitante que ya es una persona que tiene pericia al momento de circular y conducir esta clase de vehículos.

**A la Quinta pregunta:** ¿Podría indicar los efectos jurídicos que produciría circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para la circulación?

#### **Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Considera que, el hecho de que una persona maneje o conduzca este tipo de vehículos y sea causante de un accidente de tránsito, obviamente va a generar efectos jurídicos y la persona que no realice o que conduzca un vehículo sin portar el documento, a criterio muy personal debería tener el mismo peso que tiene un agravante en materia de tránsito, cuando una persona causa un accidente de tránsito y no tenga el título habilitante para conducir, porque a la larga estarían demostrando con ello que era una persona que no se encontraba capacitada para conducir este vehículo, no contaba con experiencia y la experticia necesaria para conducir.

**Segundo entrevistado:** Manifiesta que, se podría generar la impunidad de ciertos delitos cuando el causante de un accidente de tránsito se está transportando en este tipo de medios y como no está contemplado en la norma existiría un vacío jurídico, manifiesta que en esas circunstancias el juzgador no podría aplicar la sanción que para otros casos y con otros medios de transporte por ejemplo los autos las motocicletas sí podría imponerse porque así está previsto en nuestro ordenamiento, genera impunidad y causa indefensión a la persona afectada.

**Tercer entrevistado:** Considera que los efectos son los mismos que produce conducir un vehículo normal a combustión ya que se debería exigir el mismo título habilitante es decir una matrícula, o una licencia para conducir una motocicleta eléctrica, en el caso de que no tuviera la licencia se debería establecer una sanción, como la que se encuentra prevista en el artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal.

**Cuarto entrevistado:** Considera que uno de los efectos jurídicos principales que produciría circulen esta clase de vehículos sería el ser causante o sufrir un accidente de tránsito por el desconocimiento de las normas al momento de la circulación. Así mismo indica que se

volvería difícil establecer la responsabilidad del presunto culpable del accidente, de igual manera considera que se podría caer en un plano de impunidad ya que al no establecer un conductor o la responsabilidad sin este vehículo no cuenta con un documento habilitante no se sabría quién es la persona responsable del bien y a quién se le puede atribuir la responsabilidad civil del daño causado cosa que afectaría para la respectiva reparación al daño causado.

**Quinto entrevistado:** Manifiesta que en la actualidad conforme al ordenamiento jurídico establecido en los temas relacionados al tránsito no se podría establecer o mal harían al establecer una sanción o un efecto jurídico que surja circular sin portar un título habilitante en esta clase de vehículos ya que para poder establecer efectos jurídicos se debe primeramente establecer el quebrantamiento de una norma y que está se encuentre perfectamente identificada con la finalidad de cumplir con el principio de legalidad entendamos que por principios de legalidad las personas nos sometemos las normas previas claras y de conocimiento público ejecutadas por la autoridad.

**Sexto entrevistado:** Considera que los efectos jurídicos que produciría circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal sin contar con los títulos habilitantes para su circulación en primera instancia podría generar impunidad en el caso de accidentes de tránsito donde no se puede establecer el conductor de ese vehículo y a su vez al no tener un título habilitante no se pueda establecer el propietario del mismo, a fin de que se pueda establecer la responsabilidad civil al daño y con esto la reparación integral a las personas que fueron afectadas por el siniestro vial, en un segundo plano los efectos jurídicos que podría acarrear es la falta de norma para poder sancionar las contravenciones que estos conductores circulen es ahí donde recalca nuevamente la importancia de regular y normar esta clase de vehículos y sus conductores.

**Séptimo entrevistado:** Indica que los efectos jurídicos no se producirían por la conducción de este tipo de vehículos, más bien indica que a su opinión son producidos por la falta de regulación jurídica en nuestro país, lo que genera vacíos legales que pueden ocasionar que el estado no garantice la seguridad jurídica a los ciudadanos y considera que si se podría establecer un efecto jurídico en el caso de accidentes de tránsito en donde existan personas heridas o fallecidas, en el contexto de la reparación integral a las víctimas y restitución civil al daño causado.

**Octavo entrevistado:** Considera que al no existir una normativa que obligue a los conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal contar con un título habilitante, es imposible garantizar una adecuada seguridad vial para todos los usuarios de las vías puesto



que, los conductores de estos vehículos se movilizarían por las vías inobservando las leyes, normas y reglamentos de tránsito, a sabiendas de la falta de normativa que los regule.

**Noveno entrevistado:** Claramente manifiesta que, al no existir títulos habilitantes, primero que nada, no se sabría quién sería el propietario del vehículo y esto al generar un accidente de tránsito al no saber quién es el propietario no se vea generar ningún tipo de responsabilidad, inclusive de ser así algunos presuntos delitos podrían quedar en la impunidad, tomando en cuenta que es deber del Estado ecuatoriano garantizar los derechos de los ciudadanos.

**Décimo entrevistado:** Considera que uno de los principales efectos jurídicos que se producirían al no haber la normativa legal es la impunidad ya que actualmente los vehículos en un proceso legal forman parte o cuentan como garantía de reparación civil, encaminándolos a los propietarios como corresponsables civiles del daño causado, en este contexto pues manifiesta que sí no se sabe a quién pertenece esta clase de vehículos no se podría establecer la responsabilidad civil y reparación integral se podría ver afectada. Manifiesta que por ende es necesario indispensable y fundamental realizar la regulación y la normalización para esta clase de vehículos obtenga los títulos habilitantes a fin de evitar estos posibles efectos jurídicos que pueda causar.

**Comentario del autor:** Creo que uno de los motivos por los cuales he decidido enfocar mi proyecto de tesis es este, ya que en la actualidad no existe una norma que pueda garantizar que las personas que circulan en esta clase de vehículos necesite no tengan la obligación de portar una licencia o un documento habilitante para conducir, la matrícula o su título de propiedad del automotor sino que se ha creado un vacío jurídico en donde las autoridades y los entes de control se han visto impedidos de poder proceder con esta clase de conductores ya que no existe una norma que avale o que justifique su accionar frente a estos conductores, es por eso que se ve en las calles día con día el irrespeto que estos conductores dan a la norma y por ende conforme lo manifiesta en la mayoría de entrevistados se podría crear un cierto grado de impunidad en el caso de que estas personas ocasionen un accidente del tránsito y no sepamos quién es su propietario con la finalidad de poder establecer la responsabilidad civil para la reparación al daño causado. En este contexto me sumo a lo manifestado por el quinto entrevistado, el cual nos indica que en la actualidad conforme al ordenamiento jurídico establecido en los temas relacionados al tránsito no se podría establecer o mal harían al establecer una sanción o un efecto jurídico que surja circular sin portar un título habilitante en esta clase de vehículos ya que para poder establecer efectos jurídicos se debe primeramente establecer el quebrantamiento de una norma y que está se encuentre perfectamente identificada con la finalidad de cumplir con el

principio de legalidad entendamos que por principios de legalidad las personas nos sometemos las normas previas claras y de conocimiento público ejecutadas por la autoridad, de igual manera afectaríamos la seguridad jurídica para todos los ciudadanos.

**A la Sexta pregunta:** ¿Cree usted que la obtención de un título habilitante para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ayudaría a mantener el control, la regulación y el direccionamiento de esta clase de vehículos, en el ámbito de una movilidad sostenible?

**Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Manifiesta que sí; cien por ciento, pues lo primero que va a ayudar primero que nada antes que a regular es a brindar seguridad, piensa que es fundamental y obviamente la seguridad la obtenemos por medio de una regulación, de un direccionamiento y obviamente con esa regulación vamos nosotros a obtener la seguridad que es lo que se aspira y se espera en el momento que se crean este tipo de normativas jurídicas únicamente, considera que están encaminadas no solo al tema de la movilidad sostenible sino al tema de generar seguridad vial, mantiene su postura que es el pilar fundamental la regulación y el direccionamiento de este tipo de vehículos.

**Segundo entrevistado:** Considera que evidentemente ayudaría a mantener no solo el control sino también a evitar accidentes de tránsito por el desconocimiento de las normas de la ley de tránsito que muchas veces se observa sobre todo en las personas jóvenes, quienes son los que más utilizan estos medios de transporte alternativos, indica que de esta forma si se regulara los títulos habilitantes se podría garantizar la capacitación para ese tipo de personas como también evitar accidentes de tránsito que podrían tener incluso hasta consecuencias fatales. Manifiesta que con la obtención de este este título habilitante estarían garantizando que, las personas que conducen esta clase de vehículos cuenten con la pericia necesaria para poder realizar la conducción se podría decir de alguna manera y la convivencia armónica entre un conductor el otro conductor.

**Tercer entrevistado:** Considera que sí, necesariamente para que incluso entren en algún registro con esto podrán tener una idea o manejar una estadística de cuántos vehículos existen en la ciudad, qué vías necesitan y por dónde exactamente debe circular.

**Cuarto entrevistado:** Considera que efectivamente esta obtención del título habilitante generará una mayor responsabilidad en cada una de las personas que ejerzan la propiedad de estos vehículos esta responsabilidad ayudar a que colaboren en el ámbito de la regulación y el direccionamiento, en ese contexto considera que es fundamental ya que con

el título habilitante garantizan que esta persona sea una persona que conoce de las normas de tránsito y de la convivencia que se dan entre conductores al momento de circular por las vías.

**Quinto entrevistado:** Indica que sí que es necesario regularlo, es necesario implementar una norma específica para esta clase de vehículos eléctricos que son de transporte alternativo de movilidad personal ya que con la obtención del título habilitante se podría establecer una identificación a los vehículos como solo establece a los demás a través de la matrícula vehicular y así mismo a los conductores al estar obligados a portar un título habilitante como es la licencia de conducir, se obligan a recibir cursos de formación y capacitación en temas de tránsito previo a la obtención de este requisito, considera que es evidentemente estos dos requisitos van a ayudar a mejorar el control ya que se puede establecer la identificación del conductor a través del vehículo o del propietario del vehículo a través de su registro, placa o matrícula y de esta manera evitaremos el incumplimiento de normas que pueden desembocar en un siniestro de tránsito.

**Sexto entrevistado:** Considera que efectivamente esta regulación de los títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal va a mejorar indudablemente las regulación el control y el direccionamiento debido a que se va a establecer a través de estos títulos la idoneidad de las personas al momento de conducir y que los vehículos sean o cuenten con el documento habilitante para su circulación haciendo que los conductores de éstos tengan cuidado al momento de circular y eviten incumplir las normas de tránsito a fin de no ser sancionados.

**Séptimo entrevistado:** Considera que efectivamente, la regulación crea seguridad jurídica en todos los aspectos y que con la obtención de estos títulos habilitantes se establecería una responsabilidad compartida entre todas las personas que se movilizan en las vías, a fin de que exista el control y la regulación necesaria.

**Octavo entrevistado:** Considera que la obtención de títulos habilitantes para los vehículos eléctricos de movilidad personal es fundamental para garantizar una movilidad sostenible y segura en un entorno, puesto que permite a las entidades de control regular su correcto uso en relación a las leyes, normas y reglamentos de tránsito.

**Noveno entrevistado:** A criterio muy personal supo manifestar que sí, porque se estaría generando una regulación como también que las autoridades deberían tomar en cuenta la planificación con respecto a una movilidad sostenible en donde la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y dentro de los principales ejes que tiene plasmados a través del artículo 1 está la organización planificación, regulación

modernización y Control del transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

**Décimo entrevistado:** Considera que es fundamental ya que no solamente se lo debería tomar desde el punto de vista particular, sino que establece que, según lo establecido en la Ley Orgánica Reformativa a la Ley de Tránsito, se habla de vehículos eléctricos de movilidad personal que pertenezcan al estado o a los municipios de acuerdo a la gestión del tránsito que tenga cada uno de estos, con la finalidad de garantizar la seguridad vial. Considera también que el sentido de que los GAD's en su planificación territorial se encuentran reduciendo los espacios para la circulación vehicular es decir reduciendo las vías y ensanchando las veredas o construyendo ciclovías, las cuales están encaminada a colaborar con la circulación de la micro movilidad en este contexto está micro movilidad debe ser regulada y las personas que hagan uso de esta deben tener un título habilitante que garantice su circulación.

**Comentario del autor:** Efectivamente consideró que la obtención de estos títulos habilitantes ayudarían a mantener un control una regulación y un direccionamiento de esta clase de vehículos, ya que al momento que estas personas accedan a un título habilitante van a poder conocer cuáles son sus deberes cuáles son sus derechos y también van a poder conocer cuáles son las obligaciones que establece la Ley de Tránsito para poder circular en las vías; en este contexto considero que el control se lo podría establecer directamente a la obtención de estos títulos y las personas que no cumplen con los títulos habilitantes de circulación; la regulación para poder saber cómo se los va a organizar, cómo se los va a dirigir y cómo se los va a agrupar dentro de los diferentes tipos de vehículos que existen y el direccionamiento para que las personas que se movilizan como conductores de esta clase de vehículos sepan cuáles son las vías asignadas que tienen para la circulación, el sentido de la vía en la que deben circular las normas de tránsito, las señales verticales horizontales y marcas sobre la calzada que se encuentran implementadas a lo largo de la vía a fin de que las obedezcan y circulen con seguridad. De igual manera es importante destacar lo que manifiesta el segundo entrevistado el cual indica que no solamente ayudaría a mantener el control, sino que también evitaría accidentes de tránsito, a fin de que no se produzcan por el desconocimiento de las normas de las leyes reglamentos y las normas de conducta y convivencia que se debe dar entre conductores. En este contexto es importante indicar que con la regulación el resto de personas pueden unirse a esta movilidad de transporte ya que los demás vehículos contaminan masivamente el ambiente en este contexto ayudaría a una movilidad sostenible ya que si la mayor cantidad de personas utilizan este medio de transporte que utiliza energía limpia estaremos colaborando para que se establezca una movilidad sostenible y amigable con el medio ambiente.

**A la Séptima pregunta:** ¿Qué sugerencia daría usted para garantizar que las personas que utilizan vehículos eléctricos de movilidad personal, cuenten con un documento que garantice que es una persona habilitada para conducir y circular en las vías?

**Respuestas:**

**Primer entrevistado:** Indica que, en primera instancia garantizar seguridad como ya lo había manifestado; en segunda instancia la sugerencia que haría es que con la obtención del documento habilitante va a generar una seguridad jurídica a quién está conduciendo y realizando este tipo de movilización, ya que a la larga ese documento le va a generar no solo responsabilidades sino también le puede generar cierto tipo de derecho y obviamente con ello se garantiza por sobre todas las cosas la vida de las personas que están ocupando estos espacios. La encamina a que la obtención de los títulos habilitantes se la realice a través de las normativas que pueda generar a través de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos según las competencias adquiridas.

**Segundo entrevistado:** La sugerencia que nos indica es que, se aplique la norma que se aplica para el caso de los conductores de otros tipos de medios de transporte, vehículos particulares, taxis, buses, etc., o sea todo lo que determina la norma en cuanto a lo que tiene que seguirse ya sea para uso particular o uso privado, indica que en estas consideraciones tendría que cumplirse con los requisitos que establece la Ley de Transporte Terrestre, el Reglamento en lo referente a la obtención de la licencia respectiva que acredite que puedan circular y sobre todo para que asegure que las personas que se transportan en estos medios eléctricos tengan el conocimiento de las leyes y además la precaución y el respeto a nuestro ordenamiento jurídico y sobre todo tengan conciencia de lo que están haciendo y de las consecuencias que puede generar si es que no toman las precauciones debidas cuando estén circulando por las vías. Adicional a eso acota que se tendría que buscar un tipo de documento que pueda ser exigible para estos vehículos eléctricos de movilidad personal.

**Tercer entrevistado:** Manifiesta que al igual que la licencia de conducir debería seguir un curso, no solamente un curso básico aprobado por la Agencia Nacional de Tránsito en cualquiera de las escuelas de conducción que existe, primero con la finalidad de conocer qué tipo de vehículo va a conducir; segundo, cual es la reglamentación vigente, cuáles son sus derechos como conductores o usuarios de las vías y cuáles son las obligaciones de tal manera que puedan respetar cabalmente en las disposiciones del Código Orgánico Integral Penal de los Reglamentos y puedan realizar una conducción adecuada, considera que los usuarios de las vías están necesariamente obligados a respetar toda la señalización y todo

para que el tránsito y la seguridad vial sea garantizada para todas los usuarios viales.

**Cuarto entrevistado:** Establece una de las primeras recomendaciones el solicitar los mismos requisitos a la persona que va a obtener una licencia de conducir por primera vez para cualquier otro tipo de vehículo, hace hincapié en el tema de las pruebas que deben someterse esta clase de conductores ya que al circular en un tipo de vehículo que no está protegido por una carrocería se debe tomar en cuenta los reflejos, conocimiento de la ley, normas de convivencia entre conductores a fin de establecer la idoneidad de la persona que va a conducir este vehículo.

**Quinto entrevistado:** Considera Que son muchas las sugerencias que se podrían establecer en base a este tema pero que las primordiales serían la regulación para la obtención de títulos habilitantes matrícula y licencia o documentos similares y la obligatoriedad de que las personas que circulen en esta clase de vehículos lo hagan portando elementos de seguridad activos y prendas retro reflectantes que hagan que cada uno de estos conductores sea visible ante los demás usuarios viales

**Sexto entrevistado:** Considera que una de las principales recomendaciones que puede dar es el establecer la regulación para la circulación de esta clase de vehículos, así mismo indica que segundo sería importante que a los conductores de estos vehículos se les someta a capacitaciones constantes a fin de que puedan identificar el riesgo al cual se exponen al momento de circular y en las vías y no lo hagan conforme a las leyes establecidas, tercero que de acuerdo a las competencias adquiridas por los GAD's Municipales establezcan políticas públicas para garantizar el normal y correcto uso de esta clase de vehículos.

**Séptimo entrevistado:** Recomienda que las iniciativas ciudadanas como la presente, sean impulsadas ante los órganos competentes, hace hincapié que la sociedad va evolucionando y con ello se debe actualizar el derecho en todos sus aspectos; así el estado garantiza la seguridad jurídica de los soberanos.

**Octavo entrevistado:** La sugerencia que puede dar es que el legislador analice y evalúe la necesidad real de regular el uso de vehículos eléctricos de movilidad personal por medio de los títulos habilitantes correspondientes, puesto que, si en un entorno se requiere implementar o mejorar la movilidad sostenible estos vehículos son la respuesta, pero al no existir una normativa que regule su desplazamiento por territorio nacional, podrían tener un efecto adverso al esperado.

**Noveno entrevistado:** Como primera sugerencia manifestó el de generar títulos

habilitantes, Matrícula Vehicular para el vehículo, un permiso para quién va a conducir cumpliendo los requisitos que la Ley Orgánica establece como también el de generar una norma clara y específica para la regulación y control para quienes van a conducir este tipo de vehículos.

**Décimo entrevistado:** Considera que la garantía se la debe establecer a través del Código Orgánico Integral Penal, en donde ya se debería establecer las sanciones a los conductores que circulen sin portar o sin tener sus documentos habilitantes o títulos habilitantes para esta clase de vehículos, como si se tratase de los conductores de los demás vehículos que necesitan tener y portar estos títulos los cuales garantizan que las personas conocen la regulación y la reglamentación para la circulación. Recalca que a más de esto lo más importante es que conozcan la cultura de la movilidad y la responsabilidad que con ello conlleva circular en las vías.

**Comentario del autor:** Me sumo a las sugerencias que han emitido todos los entrevistados ya que todas y cada una de estas sugerencias van encaminadas a garantizar la seguridad vial, a generar los lineamientos específicos para que los conductores puedan obtener su título habilitante para conducir y a su vez también para los vehículos puedan circular dentro de las vías, también a responsabilizar a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos a formar parte activa de estas micro movilidades y que a través de estos se puedan generar normativas de carácter interno para poder regular la obtención de estos títulos, normar su circulación y por ende controlarlos. Así mismo como lo manifiesta el quinto entrevistado, se debería tomar en cuenta los requisitos para las personas que vayan a circular en este qué tipo de vehículos sean los mismos que se encuentran establecidos para el resto de vehículos, no debería haber distinción alguna ya que son vehículos los cuales no pueden estar siendo conducidos por menores de edad que aún no tienen la capacidad de discernimiento sobre la responsabilidad que lleva conducir un vehículo el exceso de la velocidad o el infringir un deber objetivo de cuidado.

### **6.3. Estudio de Casos**

El presente estudio de casos se desarrolla con Sentencias de Corte Nacional de Colombia y de España, considerando sus contenidos para ser analizados, interpretados y expuestos en el siguiente estudio jurídico de expedientes, en razón de que en nuestro país al no existir regulación para esta clase de vehículos evidentemente no existen casos judicializados.

#### **Caso No. 1**

##### **1. Datos Referenciales:**

SENTENCIA nº 68001-23-33-000-2021-00448-01 de Consejo de Estado (SECCIÓN QUINTA) del 09-09-2021

Expediente: 68001-23-33-000-2021-00448-01

ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO / INEXISTENCIA DE MANDATO IMPERATIVO E INOBJETABLE / PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA A VEHÍCULOS ELÉCTRICOS - Inexistencia de obligación a cargo del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Dirección de Tránsito y los Centros de Diagnóstico Automotor.

ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO / AUTO QUE ORDENA REMISIÓN DEL EXPEDIENTE – Al juez de tutela / AMENAZA DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO.

Radicación número: 68001-23-33-000-2021-00448-01(ACU)

Actor: J.J.C.F.

Demandado: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

Bogotá D.C., nueve (9) de septiembre de dos mil veintiuno (2021)

##### **2. Antecedentes:**

La finalidad del actor es vender su vehículo eléctrico, cosa que no ha podido realizar porque la Secretaría de Tránsito y Transporte de G. para efectuar el traspaso de la propiedad de su automotor le está exigiendo un requisito que no puede cumplir por cuanto no hay a la fecha ningún CDA en el área metropolitana de B. que haga la revisión técnico mecánica a los vehículos eléctricos, (...) en procura de verificar si el actuar de la Secretaría de Tránsito y Transporte de G. y de la Concesión Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT - deviene en la vulneración o amenaza de algún derecho o garantía fundamental al exigirle al señor C.F. un requisito imposible de atender, esta S. ordenará remitir el expediente para que el juez competente, de acuerdo a las reglas de reparto fijadas en el artículo 2.2.3.1.2.1. del Decreto 1069 de 2015, modificado por el Decreto 333 de 2021, defina en sede de acción



de tutela si es viable dirimir la controversia que padece el actor.

En lo que atañe al artículo 4 del Decreto 2409 del 2018, este establece que la Superintendencia de Transporte ejerce funciones de inspección y vigilancia sobre, por ejemplo, el sistema de normas que rigen en materia de tránsito y transporte. No obstante, de dicho precepto no se desprende el deber imperativo e inobjetable en cabeza de algún ente o autoridad de garantizar la prestación del servicio de revisión técnico mecánica a los vehículos eléctricos. En conclusión, las normas que se dicen incumplidas no contienen la obligación en cabeza de las entidades accionadas tendiente a que garanticen que los CDA localizados en el área metropolitana de B. efectúen la revisión técnico mecánica de los vehículos eléctricos.

Solicitud de cumplimiento: El señor J.J.C.F. ejerció acción de cumplimiento contra el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito de G. - Santander[1], para obtener el acatamiento de los artículos 10° de la Resolución 3768 del 2013[2] y 4° del Decreto 2409 del 2018 y, en consecuencia, se les ordene garantizar que los Centros de Diagnóstico Automotor – en adelante CDA – ubicados en el área metropolitana de B. presten el servicio de revisión técnico mecánica a los vehículos eléctricos.

Pretensiones: Con su demanda el actor solicitó: “Que se ordene a la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, el MINISTERIO DE TRANSPORTE y la DIRECCIÓN DE TRÁNSITO DE GIRÓN dar cumplimiento en lo de su competencia a la Resolución 3768 de 2013 proferida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE “Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones.” -modificada parcialmente por la Resolución 6589 del 26 de diciembre de 2019, en la que señala que todo CDA de categoría A, a la D, para su funcionamiento, debe prestar el servicio de revisión técnico mecánica a vehículos eléctricos, lo cual deben vigilar y garantizar las autoridades de tránsito en su función de policía administrativa del sector transporte, pues de lo contrario, y como sucede en mi caso, se afecta la forma en que como ciudadano debo cumplir la obligación de la revisión técnico mecánica, y mi derecho de propiedad al limitarlo injustificadamente y por una negligencia, en el traspaso del vehículo. El anterior cumplimiento normativo en concordancia con el cumplimiento del artículo 4 del Decreto 2409 de 2018.”.

Hechos probados y/o admitidos: La S. encontró demostrados los siguientes hechos: El 4 de mayo del 2021 el señor C.F. adelantó ante la Secretaría de Tránsito y Transporte de G. el trámite de traspaso de la propiedad del vehículo eléctrico identificado con placas ZMD64E, con motivo de su venta. Por medio de Comunicación de Devolución No. 154235640 de la

misma fecha, la oficina del Registro Único Nacional de Tránsito – en adelante RUNT – le informó que no podía registrar el traspaso de la propiedad hasta que se aportara constancia de la realización técnico mecánica de dicho vehículo.

El actor afirmó que “...me he dirigido a todos los CDA’s que existen en el área metropolitana de B., en los cuales me han informado que no prestan el servicio de revisión técnico mecánica a vehículo eléctrico, a pesar de lo establecido en las normas incumplidas.”, y que dicha situación, además de impedirle vender el automotor, podría acarrearle comparendos, aunado a que al ser un vehículo eléctrico no puede trasladarlo fuera del área metropolitana de B., porque solo está diseñado para soportar viajes de máximo 70 kilómetros.

### **3. Resolución:**

El 18 de mayo del 2021 acudió a las entidades con el fin que le informaran:

- “1) ¿Existe un CDA certificado en B. o su área metropolitana en el cual se pueda cumplir con la obligación de la revisión técnico mecánica del vehículo eléctrico ciclomotor ZMD-64E?
- 2) ¿Existe alguna figura jurídica para poder realizar el traspaso de dicho vehículo a un comprador determinado sin realizar la revisión técnico mecánica por la que el RUNT no deja realizarlo?
- 3) Se dé cumplimiento en los CDA de B. y su área metropolitana a la Resolución 3768 de 2013 proferida por el MINISTERIO DE TRANSPORTE “Por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones.” - modificada parcialmente por la Resolución 6589 del 26 de diciembre de 2019, en la que señala que todo CDA de categoría A a la D, para su funcionamiento debe prestar el servicio de revisión técnico mecánica a vehículos eléctricos, lo cual deben vigilar y garantizar las autoridades de tránsito en su función de policía administrativa del sector transporte, pues de lo contrario, y como sucede en mi caso, se afecta la forma en que como ciudadano debo cumplir dicha obligación, y peor aún, mi derecho de propiedad al limitarlo injustificadamente y por una negligencia, en el traspaso del vehículo.

### **4. Comentario del autor:**

Como se observa en la legislación de tránsito de la República de Colombia en está existen todavía normas que deben cubrir en su totalidad el proceso de circulación, matriculación y revisión de vehículos eléctricos en la red vial de Colombia; así mismo como los actos

jurídicos de compra venta en cuanto a sus requisitos, como se viene realizando para los vehículos automotores; la misma norma legal debe ser aplicada para el proceso de matriculación y compraventa de vehículos eléctricos. Esto favorece al Estado y Órganos de control de tránsito y materia penal pueden tener un registro del parque automotor de vehículos eléctricos. La falta de registrar el traspaso de la propiedad hasta que se aportara constancia de la realización técnica mecánica del vehículo eléctrico. En el presente caso, se observa que las entidades encargadas en la atención de los vehículos eléctricos, no prestan el servicio de revisión técnico mecánica a vehículos eléctricos, siendo tan indispensable para evitar siniestros en las vías públicas; así como para conocer a los propietarios que transitan en vehículos eléctricos y que cometen actos delictivos para poderlos identificar y responsabilizar en caso de accidentes de tránsito o de poseer vehículo eléctrico de dudosa procedencia. Esa es la finalidad en materia de tránsito de que los organismos del Estado cuenten con un registro y se regularice el mismo control y revisión para los vehículos eléctricos. La Inexistencia de obligación a cargo del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Dirección de Tránsito y los Centros de Diagnóstico Automotor, conlleva una responsabilidad del Estado de armonizar la normativa interna de tránsito que rigen en el país. El principio constitucional de legalidad debe estar presente en toda norma jurídica para que no sea excusa de organismos, ni de autoridades la falta de aplicación de las normas emitidas mediante, leyes, reglamentos, decretos, instructivos, entre otros actos jurídicos; por lo tanto, la norma debe ser claro y preciso su alcance en la aplicación para garantizar derechos.

Pese estar tipificado en la ley 1964 de 2019 de Colombia, donde definen al **Vehículo eléctrico como** un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica. Como se observa esta prescrito y garantizado en la Ley así mismo debe estar regulado en los reglamentos, decretos, y demás normas jurídicas para su legalidad en todo acto y contrato jurídico.

## **Caso No. 2**

### **1. Datos Referenciales:**

Sentencia judicial dicta que los patinetes eléctricos de más 25 km/h necesitan permiso de conducir.

La Audiencia de Cáceres considera que estos vehículos se consideran ciclomotores y deben

cumplir con sus requisitos administrativos

**Fecha:** España: 11/02/2020

## **2. Antecedentes:**

Ante el incremento de circulación de **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** en las zonas urbanas, y mientras se modifica el Reglamento General de Vehículos, la Dirección General de Tráfico (DGT) publicó el pasado mes de diciembre una **instrucción transitoria** en la que establece una serie de criterios clarificadores dirigidos a los usuarios de estos vehículos, ayuntamientos y agentes de la autoridad. Con este documento se pretendía responder a nuevas situaciones de convivencia vial que se están presentando en muchas ciudades y que inciden negativamente en la seguridad, sobre todo de los usuarios más vulnerables.

Ante la cada vez mayor y más disparada oferta de Vehículos de Movilidad Personal, lo primero que hizo la DGT fue delimitar cómo es un ejemplar con esta **tipificación**. De este modo, estableció que se considera así todo aquel “vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los **6 y los 25 km/h**. Así pues, los **patinetes eléctricos** que superan esta cifra, así como aquellos con determinados diseños que incluyen un sillín, no entran en esta calificación y están sujetos a otras regulaciones.

## **3. Resolución:**

Cuando el vehículo tiene una potencia nominal igual o inferior a 4.000 w y desarrolla una velocidad máxima igual o inferior a 45 km/h se incluye en la subcategoría L1e-B (“**ciclomotor de dos ruedas**” conforme el Anexo I del Reglamento europeo nº 168/2013), y el conductor precisará de permiso de conducción de la clase AM.

Si el vehículo supera alguna de las prestaciones de potencia o de velocidad anteriormente indicadas se considerará un vehículo de la categoría L3e (“**motocicleta de dos ruedas**” conforme el Anexo I del Reglamento europeo nº 168/2013). Dependiendo de su potencia y relación peso-potencia será necesario disponer del correspondiente permiso de conducción.

## **4. Comentario del Autor:**

La legislación española ya cuenta con la regulación en la ley del control de la vialidad de Vehículos de Movilidad Personal, sin embargo, como se puede apreciar también deben ir acoplando la normativa legal para que se mantengan una convivencia vial armónica con respeto a las señales de tránsito. Mediante sentencia judicial obliga a los conductores de

patinetes eléctricos a obtener el permiso de conducción; con esto se está adecuando de mejor manera el tránsito, el registros de personas habilitadas para la conducción de vehículo eléctricos, y lo más importante es que para la obtención del documento habilitante los conductores son capacitados con las normativas de tránsito, y seguridad vial; así como les dan a conocer sus derechos deberes y obligaciones al momento de conducir estos Vehículos de Movilidad Personal. Es indispensable destacar la importancia de la aplicación del Principio de Legalidad, como un principio general del derecho que rige para todas las materias en derecho, al ser considerado la legalidad un principio fundamental porque las normas jurídica para su correcta aplicación deben estar tipificadas en la ley, porque sin ley no hay delito, ni pena y al no estar establecido, ni tipificado con anterioridad del hecho punible se estaría dejando en la impunidad estas infracciones, es por esta razón que cuando una ley contiene normas en blanco, se debe ajustar con otras reformas a esta ley para garantizar los derechos de todos los habitantes.

### **Caso No. 3**

#### **1. Datos Referenciales:**

Sentencia judicial los Vehículos movilidad personal no requieren autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir, ni seguro obligatorio.

La Audiencia de Cáceres considera necesario disponer de autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir y seguro obligatorio y elementos de protección, como el casco.

**Fecha:** España: 17/09/2019

#### **2. Antecedentes:**

Los Vehículos movilidad personal no requieren autorización administrativa para circular, autorización administrativa para conducir (diferente según el tipo de vehículos de que se trate) ni seguro obligatorio. Era el sustento de los conductores de vehículos de movilidad personal antes de la regulación.

Sin embargo, para conducir vehículos que van más allá de la definición de Vehículos movilidad personal es necesario disponer de **autorización administrativa** para **circular**, autorización administrativa para **conducir** (diferente según el tipo de vehículos de que se trate), **seguro** obligatorio y elementos de **protección**, como el casco.

El acusado fue denunciado por la policía local el pasado 17 de septiembre de 2019 cuando circulaba por Casar de Cáceres sin permiso de conducción y el citado Juzgado de lo Penal declaró que para ese vehículo era necesario, de modo que conducir careciendo del mismo es un **delito contra la seguridad del tráfico**. Sin embargo, finalmente fue absuelto por un error de tipo al considerar que él desconocía que dicho vehículo precisase de licencia de conducción para su uso, “habiendo sido inducido a error al no haber sido debidamente informado de su necesidad para conducir”.

La Audiencia de Cáceres en su fundamento jurídico segundo señala que el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación, de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, considera “**ciclomotor** a un vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima de 45 km/h o bien una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico, siendo estas, apuntan “las características del vehículo que conducía el acusado”.

### **3. Resolución:**

En este sentido ha fallado la **Audiencia Provincial de Cáceres**, que ha emitido una **sentencia** en la que dictamina que los patinetes eléctricos **que superan los 25 km/h de velocidad o los 1000 vatios de potencia son ciclomotores** y para su uso se necesita **permiso de conducir**. De este modo, la Sala ha desestimado el recurso de apelación interpuesto contra la sentencia del Juzgado de lo Penal número 2 de Cáceres por el que el acusado pretendía que se declarase que lo que conducía no era un ciclomotor sino un patinete eléctrico y “no tiene la obligación de obtener licencia para conducir”.

### **4. Comentario del Autor:**

Es indispensable conocer la regulación de la conducción de vehículos eléctricos en otras legislaciones, para que puedan ser consideradas dentro de ordenamiento jurídico ecuatoriano en materia de tránsito y regulación del manejo de vehículos de movilidad personal. El presente caso de España, se observa que conforme surgen los problemas o conflictos por el manejo y desconocimiento de la ley de tránsito, deben seguirse acciones legales para que se reformen en la ley pertinente. Como ya se analizado todo conductor de manera obligatoria debe obtener su licencia de conducir vehículo eléctrico, portal su caso, y tener un seguro de vida obligatorio ante cualquier siniestro vial que pueda suscitarse, recordemos que estamos frente a delitos culposos de tránsito; donde los conductores no planifican cometer delito de tránsito alguno con su vehículo o contravenir las normas legales, sino que por su incumplimiento en el deber objetivo de cuidado y por falta de precaución ocasiona accidentes de tránsito.

Como estamos observando en el estudio de casos existen vacíos jurídicos en la normativa de tránsito para que se vaya acoplado al avance científico y desarrollo social de una civilización y cultura de la ciudadanía que se ven obligados por la congestión vehicular en las vías, a seleccionar transitar por vehículos eléctricos, de fácil accesibilidad en su compra, pero limitada normativa en su regularización para la movilidad vial.

## 7. Discusión

En la presente discusión de los resultados obtenidos de la investigación de campo, se procede a su empleo para lograr la verificación de los objetivos y la contrastación de la hipótesis que a continuación se detalla:

### 7.1. Verificación de los Objetivos.

En la presente investigación jurídica en el proyecto aprobado se plantearon un objetivo general y tres objetivos específicos, los cuales se procede a su verificación.

#### 7.1.1. Verificación de Objetivo General.

El objetivo general de la presente tesis es el siguiente:

1. **“Desarrollar un estudio conceptual, doctrinario, jurídico y comparado, respecto a la necesidad de crear títulos habilitantes para la conducción de los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal”.**

El presente objetivo se verifica en el estudio conceptual, doctrinario y jurídico al desarrollar en el Marco Teórico, debido a que mediante el estudio minucioso de los subtemas, me permitió desarrollar y analizar conceptos sobre los títulos habilitantes para la conducción de vehículos desde el punto de vista actual conforme la legislación lo establece, de igual manera se realiza un estudio crítico referente a la movilización en vehículos eléctricos de movilidad personal, sin portar los respectivos títulos habilitantes; así mismo se realizó un análisis a la Constitución de la República del Ecuador; Código Orgánico Integral Penal, Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito, todas estas normas fueron estudiadas y analizadas con el objetivo de establecer la problemática planteada; por otra parte el estudio de campo se desarrolló en los resultados de las encuestas realizadas a 30 usuarios viales de las diferentes ciudades del país y las entrevistas que fueron realizadas a 10 personas concedoras del derecho y que cotidianamente están ejerciendo su actividad apegados al Derecho Penal, específicamente al tema de tránsito, demostrando resultado satisfactorios en el presente trabajo de investigación.

#### 7.1.2. Verificación de Objetivos Específicos.

Los objetivos específicos propuestos en el proyecto de tesis son los siguientes:



**1. “Analizar los efectos jurídicos que produce circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para la circulación”.**

El presente objetivo se logra verificar al momento de plantear la quinta pregunta de la entrevista al formular lo siguiente: ¿Podría indicar los efectos jurídicos que produciría circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para la circulación?; en la cual uno de los diez entrevistados manifestó que no se produciría ningún efecto jurídico el circular en esta clase de vehículos sin portar los títulos habilitantes, ya que no está tipificado en el ordenamiento jurídico como una contravención que pueda ser justiciable, siempre que solo sea la conducción; pero el 100% de los entrevistados concordaron en que los efectos jurídicos que se acarrearían si se suscita un siniestro de tránsito con uno de estos conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal, sin que posean un título habilitante, podría acarrear un presunta impunidad ya que no están regulados y a más de esto se podría hacer imposible la reparación civil al daño, en virtud de que no se podría establecer la propiedad del vehículo.

De la misma manera con la pregunta dos de la encuesta realizada al formular lo siguiente: Considera usted; que, para el manejo de vehículos eléctricos de movilidad personal, ¿sea necesario exigir que el conductor posea licencia de conducir como documento habilitante?; a la cual el 96.67% de todos los encuestados supieron manifestar que es indispensable solicitar la licencia de conducir como título habilitante para conducir esta clase de vehículos.

Así mismo se verifica con el planteamiento de la tercera pregunta en la encuesta realizada al formular lo siguiente: ¿Considera usted que, para circular en esta clase de vehículos sea necesario que adquiera la matrícula del mismo?; a la cual el 86.67% de los encuestados respondió que sí, es indispensable la obtención de un documento habilitante para la circulación vehicular de esta clase de vehículos, ya que con esto se podría establecer la propiedad del vehículo, de igual manera que con esto se lograría controlarlos y que estos circulen por los lugares apropiados para su movilización y sobre todo para que los que conducen estos vehículos lo hagan con responsabilidad.

Con el estudio de casos se demuestra que las sentencia judiciales de Colombia y España; es que no se puede exigir a los usuario de vehículo eléctricos que cumplan con disposiciones que no están legalmente establecidas en la ley, por lo tanto debe reformarse en el sentido de que los organismos encargados de prestar servicio de revisión vehicular también lo hagan para el control y revisión del funcionamiento y otorgación de permiso de

circulación para vehículos de movilidad personal; así mismo, en la Ley y Reglamento de Tránsito para que se cumpla con el principio de legalidad, debe reformarse e incorporar la obligatoriedad de obtener todo conductor la licencia como título habilitante de conducción para vehículos eléctricos, y deben contar con un seguro de vida, y portar todos los implementos de seguridad persona. Conforme lo han hecho en Colombia y España según fueron analizados e interpretados en el punto 4.23. (Derecho Comparado)

## **2. Determinar la percepción de la ciudadanía, ante la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal.**

Este objetivo específico se logra su verificación con la aplicación de la primera pregunta de la encuesta, la cual plantea: ¿Considera usted correcto catalogar como vehículo a estos instrumentos eléctricos utilizados para movilizarse?; a la cual el 100% de los encuestados supieron manifestar que sí, que se los debe catalogar como un vehículo más que circula por las vías. Por ende, la percepción de la ciudadanía es que estos instrumentos eléctricos son vehículos.

Así mismo se puede establecer este objetivo con todas y cada una de las entrevistas y encuestas planteadas en el presente trabajo de investigación ya que todas y cada una de la preguntas planteadas en la encuesta y entrevista, ya que todas la persona que contestaron a las mismas los consideran como un vehículo debido a que sirven para movilizarse de un lugar a otro, finalidad que se cumple igual que los demás vehículos; de igual manera que al momento de estar circulando en las vías y comparten la vía con los demás conductores, debe tener el conocimiento de un conductor sobre norma de tránsito, y la forma de circulación dentro de las vías.

En Colombia y España con el estudio de caso demuestran que con el avance cultura y adelantos científicos, la población debe adecuarse a los vehículos eléctricos, así como también el Estado de be dictar leyes para regular y dar solución frente a cada conflicto que se presente. Siendo necesario haber regulado la obligatoriedad de los organismos de la revisión vehicular lo realicen también a los vehículos eléctricos, con la finalidad de garantizar la transacción comercial de la compra venta; así mismo en el sentido de la obligatoriedad de obtener la licencia de conducir vehículos eléctricos, y la utilización de caso, como también a la obtención de un seguro de vida, para que cubran los daños ocasionados a un futuro en caso de siniestro por accidentes de tránsito, conforme se lo establece en los puntos 6.1 al establecer los resultados de las encuestas y entrevistas y el 6.3 con el Estudio de los tres casos planteados.

### **3. Generar las directrices para la obtención de títulos habilitantes, necesarios para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ante la inexistencia de norma jurídica.**

El presente objetivo específico se logra su verificación con la pregunta seis de la encuesta realizada la cual plantea lo siguiente: ¿Está de acuerdo usted que las autoridades deben tomar acciones para regular y controlar a las personas y los vehículos eléctricos de movilidad personal que circulan por las vías de la ciudad?; a esta pregunta el 100% de los encuestados respondieron que si es necesario que la autoridades tomen cartas en el asunto a fin que se puedan normar y regular esta clase de vehículos y a quien ejerce su conducción.

Así mismo logramos verificar este objetivo específico con el planteamiento de la pregunta ochos la cual plantea: ¿Considera usted necesario, generar las directrices para la obtención de títulos habilitantes, necesarios para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ante la inexistencia de norma jurídica?; ante lo planteado el 100% de los encuestados considera que si es necesario que se generen las directrices para la obtención de títulos habilitantes para la conducción de esta clase de vehículos ya que la carencia de normas hace que cualquier persona, incluso los niños puedan acceder a movilizarse en estos vehículos y generan un riesgo para sus propias vidas y a la vida de los demás usuarios viales.

De igual manera podemos verificar este objetivo específico con el planteamiento de la pregunta siete de la entrevista en la cual se planteó lo siguiente: ¿Qué sugerencia daría usted para garantizar que las personas que utilizan vehículos eléctricos de movilidad personal, cuenten con un documento que garantice que es una persona habilitada para conducir y circular en las vías?; a lo cual todos los entrevistados sugirieron que se establezca las directrices o los medios necesarios para la obtención de los títulos habilitantes, así como la de generar un cuerpo normativo específico para los conductores de esta clase de vehículos en la cual se establezca cuáles son sus deberes, derechos y obligaciones; así como los requisitos de quienes pueden acceder a conducir esta clase de vehículos y los lugares por donde deben circular, conforme los resultados de las encuestas y entrevistas los cuales se desarrollaron en los puntos 6.1 y 6.2 los cuales nos establecen los resultados de las encuestas y entrevistas respectivamente.

#### **7.2. Contrastación de la Hipótesis.**

En el proyecto de tesis legalmente aprobado se planteó la siguiente hipótesis, la misma que se procede a su contrastación.

**“La obtención de un título habilitante para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ayudara a mantener el control, la regulación y el direccionamiento de esta clase de vehículos, en el ámbito de una movilidad sostenible”.**

La presente hipótesis se logra contrastar con el desarrollo del subtema, Licencia de Conducir, Matricula Vehicular, Transporte Alternativo, Vehículos de Movilidad Personal, Scooter Eléctrico, Riesgo, Manejo, Seguridad Vial, Movilidad Sostenible; además se demuestra con la sexta pregunta planteada en la entrevista la cual manifiesta: Cree usted que la obtención de un título habilitante para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ayudaría a mantener el control, la regulación y el direccionamiento de esta clase de vehículos, en el ámbito de una movilidad sostenible; a la que el 100% de los entrevistados supieron manifestar que efectivamente, con la obtención de estos títulos habilitantes se lograra mantener un control y una regulación efectiva ya que ese es uno de los deberes del estado y también se podrá mantener un mejor direccionamiento de esta clase de vehículos, ya que los conductores sabrán cuales son los deberes que deben cumplir al momento de circular en la vías así como tendrán un amplio conocimiento de las normas de tránsito y sabrán convivir en las vías con los demás conductores de vehículos convencionales; además se demuestra con el derecho comparado de Colombia, donde se logra mantener el control, la regulación y el direccionamiento de eléctricos y la cual también tiene el objetivo de promover el uso de vehículos eléctricos con el fin de reducir las emisiones contaminantes y de gases, apuntándole a una movilidad sostenible; por otra parte el Plan de Creación de Oportunidades, establece sobre el Eje Transición Ecológica: 3 objetivos, 9 políticas y 17 metas, la cuales están encaminadas minimizar el impacto sobre el medio ambiente y generar alternativas sostenibles de movilidad una de ellas es la de (...) impulsar modelos de transporte público masivos de calidad y eficientes.

El 93.34% de los encuestados; apoyan que se reforme la Ley de Tránsito porque esta clase de vehículos y sus conductores también son parte de una movilidad activa, y por tal razón deben estar normados para poder realizar un control y de esta manera garantizar una seguridad vial, ya que con las reformas se deberá exigir los títulos habilitantes necesarios para la conducción y con estos los requisitos mínimos con los cuales se pueda circular y se pueda habilitar a una persona a conducir vehículos.

Con los resultados de las entrevistas se demuestra que existe la necesidad de regular y de implementar una norma específica para esta clase de vehículos eléctricos que son de transporte alternativo de movilidad personal ya que con la obtención del título

habilitante se podría establecer una identificación a los vehículos, así mismo a los conductores al estar obligados a portar un título habilitante como es la licencia de conducir, se obligan a recibir cursos de formación y capacitación en temas de tránsito previo a la obtención de este requisito.

Como el estudio de casos de Colombia y España se demuestra que existen vacíos jurídicos en la normativa de tránsito en lo concerniente que sean considerados los vehículos eléctricos para su obtención de permiso y revisión vehicular, así como la obtención de licencia de conducir, la utilización obligatoria de casco y demás implementos, y la adquisición de un seguro de vida. Por lo que se considera indispensable como guía para la elaboración del proyecto de reforma a la Ley de Tránsito de Ecuador.

### **7.3. Fundamentación Jurídica de la Propuesta de Reforma Legal.**

En la actualidad, a partir de la pandemia por la que se encuentra atravesando el mundo entero y por el temor de contagio que tienen las personas, así como por las nuevas alternativas de utilización de energías limpias para vehículos, se han creado nuevas formas de movilización, así como nuevos medios de transporte, para poder movilizarse seguros, sin tener mayor contacto con otras personas, sin contaminación ambiental y sin realizar un inversión de dinero muy significativa para acceder a estos nuevos vehículos. Esto ha generado que los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal tengan una gran acogida a nivel mundial, y, nuestro país no se queda atrás, ya que estos vehículos son económicos, es facilidad su adquisición, la facilidad que les brindan para movilizarse por las diferentes zonas (vehicular, peatonal, ciclovías, etc.) han hecho que este parque automotor (movilidad sostenible), tenga un incremento muy significativo, sumado a que las personas que accedan a la conducción de estos la realicen sin cumplir ningún requisito previo, pudiendo ver a niños, jóvenes, personas menores de edad como responsables de la conducción de estos vehículos. Esto genera un riesgo inminente a la seguridad vial de todos los usuarios que transitan por la vía e incluso la seguridad del propio conductor, ya que este vehículo no presta las garantías básicas de seguridad para compartir la vía con vehículos convencionales y con una carrocería que protege al conductor.

Es importante indicar que todas las personas dentro del territorio ecuatoriano tienen derecho a la movilizarse libremente por todas las vías públicas del país y se establece como un deber del Estado brindarnos seguridad a todos los usuarios viales al momento de la movilización, conforme lo determinado en la sección duodécima, Transporte, en su Art. 394 de la Constitución de la República del Ecuador, que en lo pertinente determina que el Estado garantizará la libertad de Transporte terrestre, dentro del territorio Nacional y sin

privilegios de ninguna naturaleza.

Hay que reconocer que se han establecido varias políticas públicas a fin de garantizar que todos los conductores que maniobran un vehículo estén capacitados y sean conocedores de los riesgos que genera el omitir un deber objetivo de cuidado, dicho de otra manera, el cometer delitos o contravenciones de tránsito en el cual se vean involucradas terceras personas con resultados que afecten su salud y pongan en riesgo su vida.

Para Marcos Rodríguez, secretario del Comité Técnico de Normalización perteneciente a la Asociación Española de Normalización según lo manifestado para la Revista de Normalización Española ha indicado que los medios de transporte alternativos al automóvil han sido el transporte público, las bicicletas, las motocicletas y los ciclomotores. Pero que los cambios en los modelos energéticos, las restricciones a la circulación por motivos medioambientales y una mayor concienciación de la población han derivado en un aumento de nuevos modelos de movilidad.

Los vehículos eléctricos de movilidad personal son un nuevo medio de transporte que crece de forma exponencial, sobre todo en grandes centros urbanos, debido principalmente a que son idóneos para trayectos cortos. La rápida proliferación de estos vehículos eléctricos, sin normativa específica para su conducción, supone un riesgo para la comercialización y la seguridad de los usuarios.

La Constitución de la República del Ecuador en el numeral 14 del artículo 66 reconoce y garantizará a las personas, el derecho a transitar libremente por el territorio nacional, pero para poder ejercer este derecho debemos tener en cuenta todo lo establecido dentro del ordenamiento jurídico infra constitucional, con la finalidad de garantizar el efectivo goce de este derecho. Para el efecto el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que el objeto de esta ley es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial; así también establece como finalidad la protección de las personas y sus bienes que se trasladan de un lugar a otro. De igual forma según lo prescrito en el artículo 4 de la precitada norma refiere que el Estado es el encargado de garantizar que las personas sean educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, aquí es importante destacar que esta obligación del Estado está dirigida a todas las personas que se movilizan por las vías ya sea como peatón, biciusuario, pasajero, etc. (usuarios viales), en este contexto cuando una persona está a cargo de la conducción de un vehículo, el cual desde el momento que entra en circulación ya genera un riesgo, debe ser una persona preparada y capacitada para poder circular por las vías, más aún cuando se trata de

vehículos que no poseen una carrocería que proteja la integridad de los ocupantes del mismo.

Con el resultado aportado por la investigación de campo, se desprenden dos puntos importantes que se deben destacar, el primero es el hecho que el 100% de los encuestados consideran que necesario que los vehículos de alternativos de movilidad personal, cuenten con un documento que habilite su circulación y la segunda es el hecho de que, quienes los conducen deben poseer un título habilitante para realizar su conducción, lo que intrínseco la imperiosa necesidad de normar estos hechos en los cuerpos normativos que ya existen para el efecto y que regulan el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, así como el ordenamiento que sanciona las inobservancias en materia de Tránsito como el Código Orgánico Integral Penal, ello garantizará una verdadera seguridad vial de los todos los actores.

Respecto al derecho comparado, desarrollado dentro del presente trabajo de investigación, corresponde a países de España, Colombia, Panamá y Perú que si bien es cierto la movilidad sostenible por medio de medios alternativos a los tradicionales es algo que se ha generado recientemente, existen regulaciones jurídicas, que bien nos pueden servir como normativa comparada, y ya enmarcándonos en el tema de investigación planteada, la legislación que se considera más específica fue el Real Decreto 970/2020 de España, el cual establece los mecanismos claros e idóneos los cuales deben cumplir los propietarios de los vehículos eléctricos de movilidad personal previo a su circulación por las redes viales del país, incluso en esta legislación ya establece que el documento habilitante para que los vehículos eléctricos de movilidad personal puedan circular se el permiso de circulación, es importante indicar que en esta ley no se establece el requisito para los conductores, pero en el caso nro. tres estudiado se puede establecer que el magistrado ya dicta una sentencia en la que indica que la persona que ejerce la conducción de esta clase de vehículos debe poseer un licencia de conducir que garantice que esa persona conoce cuales son las normas de convivencia entre conductores, las leyes y reglamentos aplicables en tránsito.

Con los resultados obtenidos de la investigación de campo se puede mencionar que dentro de las encuestas realizadas el 100% de los encuestados manifiestan que si debe ser considerado como vehículo estos aparatos eléctricos y el 96.67% considera que se debe exigir que la persona que conduce esta clase de vehículos obtenga una licencia de conducir para conducir, con la finalidad de garantizar que estas personas sean personas que acrediten tener conocimiento de las normas, leyes y reglamentos así como las normas de conducta y convivencia entre conductores, de igual manera con la finalidad de poder

establecer la propiedad del vehículo, considera el 86.67% de los encuestados que se debería establecer una matrícula vehicular y que este sea considerado también como documento habilitante el cual autorice su circulación por las vías del país así mismo con la finalidad de garantizar que este vehículo tiene un responsable que en el supuesto de un siniestro de tránsito se podrá establecer la resarción civil al daño causado por parte del propietario del mismo. Por otra parte, se podría también establecer las vías por las cuales se debe circular con esta clase de vehículos ya que existe gran desconocimiento por parte de los encuestados las vías por las cuales deben circular esta clase de vehículos es así que casi la mitad de los encuestados consideran que pueden circular por cualquier lugar de las vías de circulación y el resto de los encuestados consideran que no pueden circular por cualquier lugar y que más bien se debería establecer vías exclusivas para la circulación de estos vehículos.

Al momento de que se establezca una estructura armónica y se considere todo lo necesario para garantizar la movilidad de esta clase de vehículos eléctricos, se debe establecer los lineamientos necesarios para poder capacitar a las personas que se movilizan en esta clase de vehículos y conforme lo manifiesta el 100% de los encuestados las personas que ejerza la conducción de estos vehículos eléctricos de movilidad personal deben tener el conocimiento de las normas de tránsito, habilidades, destrezas y pericia suficiente para la convivencia armónica entre conductores a fin de garantizar la seguridad vial de todos los usuarios viales. Esto generará que en caso de un siniestro de tránsito el cual sea ocasionado por estos conductores se podría establecer la responsabilidad de conductores puesto que como el 96.67% de los encuestados consideran que se les debe considerar como conductor y ante esto la responsabilidad ante la Ley.

Es importante indicar que el 100% de los encuestados, consideran que es fundamental establecer las directrices para la obtención de los títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, conforme se lo solicita a los demás vehículos tradicionales, esto con la finalidad de garantizar la seguridad vial. El 93.33% de los encuestados considera que es fundamental realizar una reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a fin de que los entes de control cuenten con el elemento legal que les faculte exigir estos documentos a los conductores.

En cuanto a la opinión de los profesionales del Derecho que colaboraron con las entrevistas supieron manifestar que el simple hecho de estar inmersos dentro de la movilidad ya sea como peatón, biciusuario, conductor, pasajero, etc., genera un riesgo al momento de moverse por las vías sumado a esto que esta clase de vehículos no cuentan



con las medidas de seguridad como son los direccionales, la obligación del uso del casco y de otras prendas que protejan al conductor en caso de que se dé un siniestro de tránsito. En el caso de que se genere un siniestro de tránsito y estén involucrados estos conductores, al no estar establecida la normativa para poder catalogarlos como un conductor tradicional, se podría ver afectado el procedimiento en cuanto a cómo debe ser considerado, según lo manifestado por las personas entrevistadas la responsabilidad que se le otorgue al ciudadano que inobserva, irrespeta o incumpla la normativa legal vigente y que esto denota que al incumplir la normativa deja entrever que son conductores son personas no capaces de ejercer la conducción correcta ya que en la actualidad la mayor cantidad de accidentes de tránsito se dan por la imprudencia o impericia de los conductores.

Así mismo, todos los entrevistados coincidieron en que es necesario y fundamental la regulación a fin de que estas personas que ejercen la conducción de esta clase de vehículos puedan acceder a obtener un título que los habilite como conductores de esta clase de vehículos y así mismo documento que acredite la propiedad del vehículo y consten también sus especificaciones técnicas, las cuales ayudaran al ente de control para poder establecer los lineamientos para la circulación de los mismos. Es importante determinar que con la obtención del título habilitante para la conducción de estos vehículos se garantiza que estas personas son idóneas para ejercer la conducción y que de esta manera se garantice la capacitación a todas las personas que deseen acceder a la conducción de los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, así como que se garantice que deberá acceder a un ciclo de capacitaciones constantes todos los años.

Los efectos jurídicos que se podrían producir por conducir esta clase de vehículos sin haber obtenido los respectivos títulos habilitantes para cualquier conductor tradicional son múltiples y se establece la sanción a través del Código Orgánico Integral Penal los cuales van desde configurarse como un agravante en un accidente de tránsito hasta la sanción con penas privativas de libertad, sanciones pecuniarias y reducción de puntos al registro de la licencia de conducir. En este caso de vehículos eléctricos no se encuentra tipificado en la Ley o el Código Orgánico Integral Penal ninguna situación con estos conductores y para la forma de analizar de los entrevistados consideran que deberían ser considerados como los demás conductores tradicionales y se les debería existir los mismos requisitos para estos.

Dentro del estudio de los tres casos establecidos en el presente trabajo investigativo en los cuales se puede establecer que las autoridades que ejercen la función de magistrados tanto de Colombia como de España manejan un concepto muy similar en razón de que para el Magistrado colombiano conforme lo establece el ordenamiento jurídico vigente de su país los vehículos eléctrico necesitan tener un título habilitante el cual pueda constituirse como el

título de propiedad del vehículo sin importar que elemento utilice para el funcionamiento del motor e incluso para poder realizar los documentos de traspaso de dominio en el caso de que este quiera vender el bien inmueble, ya que sin este instrumento jurídico no se podría legalizar la compra venta del mismo. De una manera paralela en los otros dos casos analizados de la legislación española, los magistrados del mencionado país, consideran que los vehículos de eléctricos de movilidad personal necesitan el permiso de circulación correspondiente para que puedan circular por las vías, ya que este documento constituye el título de propiedad y hace que las personas que se movilizan en esta clase de vehículos puedan ser justiciables en el caso del cometimiento de una contravención de tránsito o en el caso de ocasionar o generar un siniestro de tránsito se pueda establecer quien es el propietario del bien a fin de que se establezca la responsabilidad civil por el daño causado o recibido, a más de esto en el tercer caso, también se establece que las personas para poder ejercer la conducción de estos vehículos deber tener la respectiva licencia de conducir o permiso de conducir el cual garantiza que esta persona sea una persona idónea para conducir esta clase de vehículos y que conoce fielmente las Leyes, Reglamentos incluso las sanciones a las cuales puede ser sujeto por cometer una contravención de tránsito a más de que genere una percepción del riesgo de sufrir u ocasionar un siniestro de tránsito por incumplir las normas establecidas.

De todo lo expuesto en líneas anteriores se evidencia de sobremanera la necesidad de reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal, a fin de poder incorporar cuales son los lineamientos a seguir para la obtención de los títulos habilitantes que autoricen la circulación de los vehículos y sus conductores como son la matricula vehicular y el permiso para conducir vehículos eléctricos de movilidad personal, las responsabilidades que les genera el poseer el título habilitantes así como establecer los deberes, derechos y obligaciones que se tiene, así mismo para poder ejercer el poder punitivo del estado con la implementación de sanciones a los conductores de transporte alternativo de movilidad personal que incurran en contravenciones de tránsito, a fin de garantizar el derecho que tienen todas las personas y sobre todo hacer que este derecho sea ejercido con seguridad vial.

## 8. Conclusiones

Una vez desarrollada la revisión de la literatura y la investigación de campo, se procede a presentar las siguientes conclusiones:

1. En la normativa legal vigente, no se detalla los pasos a seguir para la obtención de los respectivos títulos habilitantes para la conducción y circulación de vehículos eléctricos de movilidad personal y cuáles serían las consecuencias jurídicas que enfrentarían las personas que se movilizan en esta clase de transporte sin portar estos documentos que habilitan la circulación del vehículo y la conducción.
2. En los artículos 125 y 160 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establecen la obligación de portar los respectivos títulos habilitantes para conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional y que estos deberán ser otorgados por las autoridades competentes del tránsito. Es importante destacar que no establecen con claridad estos requisitos para vehículos eléctricos de movilidad personal.
3. Es fundamental la obtención de los títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de movilidad personal ya que de esta manera se podrá mantener el control de la movilización de esta clase de vehículos, se podrá regular su usos y su forma de movilización, así como también se podrá establecer el direccionamiento sobre los lugares autorizados para su circulación con la finalidad de que más personas se sumen a la utilización de esta clase de vehículos amigables con el medio ambiente y que contribuyen a la movilidad sostenible.
4. Los efectos jurídicos producidos por circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para su circulación, son el irrespeto a las normas de circulación por parte de los conductores de estos vehículos, la falta de conocimiento de las normas de tránsito y la imposibilidad de ser justiciables por el cometimiento de una infracción o contravención de tránsito.
5. La percepción que tiene la ciudadanía sobre los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal y sobre las personas que los conducen, es la de personas que no cumplen con la normativa y que circulan por cualquier lugar ya sea por la vía, aceras, ciclovía, etc., sin importar que pueden sufrir u ocasionar un siniestro de tránsito.
6. Existe la necesidad imperante de generar las directrices para la obtención de los títulos habilitantes necesarios para la conducción y circulación de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ya que en la actualidad no

existe norma específica que contemple la forma de obtención de estos documentos habilitantes.

7. De acuerdo con la investigación de campo realizada a ciudadanos de las principales ciudades del país, donde hay presencia de esta clase de vehículos eléctricos, existe la predisposición para que se generen las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o al Reglamento de Aplicación a la Ley de Tránsito, debido a que estos aparatos eléctricos son considerados como vehículos y que sus conductores deben tener pleno conocimiento de las normas de tránsito como todos los demás conductores, ya que al moverse de un lugar a otro generan un riesgo, ya sea de ocasionar o sufrir un siniestro de tránsito o a su vez causarle daño a otro usuario vial, ya que los conductores de esta clase de vehículos no conocen las normas de tránsito y sumado a esto que la gran mayoría son menores de edad no tienen una percepción del peligro que genera circular en esta clase de vehículos irrespetando las señales de tránsito.
8. De acuerdo al estudio del Derecho Comparado de las legislaciones de Colombia, Panamá, Perú y el Real Decreto 970/2020 de España, esta última se procedió a tomar como referencia ya que se ha desarrollado las directrices para la obtención de documentos que habiliten la circulación de vehículos eléctricos de movilidad personal y los lineamientos para la circulación por las vías del país.
9. Conforme al estudio de casos; y, en consideración a la Sentencia Judicial de la audiencia de Cáceres en España de fecha 11/02/2020, se determina que ante el aumento de circulación de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) estableció que se considera así todo aquel “vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que puedan proporcionar al vehículo una velocidad máxima comprendida de 6 y los 25 km/h...”
10. Conforme a todo lo expuesto anterior mente, surge la necesidad de general las directrices para la obtención de los títulos habilitantes para la circulación de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal a fin de garantizar la idoneidad del conductor y buscar la convivencia armónica entre conductores de los demás vehículos que circulan por las vías.

## 9. Recomendaciones

Las recomendaciones que se estiman realizar son las siguientes:

1. Al señor presidente de la República a fin de que se digne incluir en el Reglamento de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuáles son los deberes, derechos y obligaciones de los usuarios de vehículos eléctricos de movilidad personal.
2. A la Asamblea Nacional se le sugiere se tome en cuenta el proyecto de reforma legal que se presenta para reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para incorporar a los vehículos eléctricos de movilidad personal y a sus conductores; así como el Código Orgánico Integral Penal, para incorporar las sanciones correspondientes por contravenciones de tránsito que puedan cometer los conductores de esta clase de vehículos.
3. Se recomienda al Estado Ecuatoriano que a través del Ministerio de Educación se coordine con las diferentes unidades educativas desde el nivel inicial, coordinar charlas de educación vial, dirigidas a dar a conocer las normas de tránsito para cada uno de los sectores que se movilizan por las vías (peatones, biciusuarios, motociclistas, etc.) así como los deberes, derechos y obligaciones que conlleva el moverse por las vías.
4. Sugiero a las Universidades del Ecuador que, a través de los estudiantes de la carrera de Derecho, se realice programas de vinculación con la sociedad y a través de los programas radiales que poseen, educar y concientizar a la ciudadanía en general, a fin de que cumplan con las normas y reglamentos establecidos para el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; haciendo énfasis especial en los conductores de los vehículos eléctricos de movilidad personal.
5. Se recomienda a los señores Jueces de las Unidades Penales Multicompetentes del Ecuador que al momento de juzgar a cualquiera de los conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal ya sea por un delito o contravención de tránsito, juzgarlo como un conductor más que circula en las vías, debido a que estas personas deben tener los conocimientos necesarios de las normas, leyes y reglamentos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.
6. Se recomienda a los GAD's, Comisión de Tránsito del Ecuador y Policía Nacional en donde tengan la jurisdicción y competencia respectivamente del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; realizar campañas dirigidas a personas que se movilizan en estos vehículos eléctricos de movilidad personal, con la finalidad de dar

a conocer las normas y los reglamentos de tránsito a fin de conozcan cual es la forma correcta y segura para moverse.

7. Recomiendo a la diferentes Oficinas Técnicas de la Agencia Nacional de Tránsito, realizar un estudio minucioso y dar seguimiento a las personas que ha adquirido esta clase de vehículos a fin de poder determinar cuáles son las edades de las personas que conducen estos vehículos eléctricos, con la finalidad de verificar si son personas mayores de edad y si cuentan con la madures para circular en las vías conviviendo con los conductores de los demás vehículos.
8. Sugiero al Sistema Nacional de Aduanas del Ecuador, llevar un control más exhaustivo del ingreso de estos vehículos eléctricos de movilidad personal al país ya que en la actualidad no se puede determinar cuántos de estos vehículos han ingresado al territorio nacional.
9. Recomiendo a la Cámara de Comercio del Ecuador, generar las acciones necesarias a fin que las diferentes casas comerciales que se dedican a la venta de vehículos eléctricos de movilidad personal, lleven un registro nacional de las personas de adquieren está clase de vehículos y cuáles son las características técnicas de los mismos, ya que no se tiene datos exactos de cuantos vehículos eléctricos de movilidad personal han sido comercializados y tampoco las características técnicas de estos.
10. Se recomienda a los entes de control, generar espacios de concientización entre las personas que utilizan esta clase de servicio y de esta manera dar a conocer cuáles son los deberes, derechos y obligaciones que tienen al momento de circular por las vías, a fin de no afectar la seguridad vial de todos los usuarios viales.

## **9.1. Proyectos de Reforma Legal.**

### **9.1.1. Proyecto de Reforma Legal a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial.**

#### **REPÚBLICA DEL ECUADOR**

#### **ASAMBLEA NACIONAL**

#### **CONSIDERANDO:**

**Que:** de acuerdo con el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador, el cual establece que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional, laico, y que la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, la cual se ejerce a través de los órganos del poder público;

**Que:** de conformidad con el artículo 394 de la Constitución de la República, es responsabilidad del Estado garantizar la libertad del transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza, la promoción del transporte público masivo, la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte y la regulación del transporte terrestre;

**Que:** el primer inciso del artículo 283 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; procede a una relación dinámica entre sociedad, Estado y mercado; y, tiene por objeto garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir;

**Que:** el segundo inciso del artículo 275 de Constitución de la República del Ecuador señala que el Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la constitución;

**Que:** de acuerdo al artículo 85 numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador establece que; las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientaran a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularan a partir del principio de solidaridad.

**Que:** el artículo 26 de la Norma Suprema contempla que la educación es un derecho de las personas a lo largo de su vida y un deber ineludible e inexcusable del estado;

**Que:** el artículo 415 de la Constitución de la República del Ecuador señala que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y del uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías:

**Que:** el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera como obligación del Estado, garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural;

**Que:** el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que el Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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;

**Que:** el literal 6 del artículo 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa señala que: “La Asamblea Nacional cumplirá las atribuciones previstas en la Constitución de la República, la Ley y las siguientes: ...Expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio (...);”;

**Que:** el artículo 9 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular por las vías del país siempre y cuando se sujeten a las leyes y su respectivo reglamento;

**Que:** el Ecuador dentro de las últimas reformas legales, ha enfocado todos sus esfuerzos a mejorar la calidad del aire y reducir los costos de la transportación de personas, bienes y productos, lo que hace imperante la modernización con la promoción de incentivos a la movilidad sostenible, la utilización de vehículos eléctricos de movilidad personal, el uso de la bicicleta, la caminata; como medios de transporte amigables con el medio ambiente; y en consideración de los elevados índices de siniestralidad en el país y por el incremento de vehículos eléctricos de movilidad personal, el sistema educativo ecuatoriano debe enfocarse en incluir a la educación vial como eje transversal, optimizando los procesos de formación y capacitación de los diferentes actores de la movilidad:

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, expide la presente:



## **“REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”**

**Art. 1.** Sustitúyase el contenido del artículo 9 con el siguiente texto:

**Art. 9.-** *Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal, mecánica o eléctrica podrán circular en las carreteras y vías públicas de país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.*

**Art. 2.** Sustitúyase el contenido del artículo 89 con el siguiente texto:

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

**Art. 3.** A continuación del último inciso del artículo 90, agréguese un inciso que dirá:

*De igual manera a través de la institución encargada de regular, controlar y dirigir el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial, se emitirá la respectiva autorización administrativa para aquellos conductores que circulen en vehículos eléctricos de movilidad personal, para el efecto del otorgamiento de esta autorización, la persona deberá cumplir con los requisitos exigidos para su otorgamiento.*

**Art. 4. -** Sustitúyase el contenido del artículo 94 con el siguiente texto:

**Art. 94. -** *Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teóricas, psicosenométricas y exámenes médicos para todos los conductores que van a obtener por primera vez su autorización para circular en vehículos eléctricos de movilidad personal, así como la obtención de su licencia por primera vez, renovarla o para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.*

**Art. 5. -** Sustitúyase el contenido del artículo 99 con el siguiente texto:

**Art. 99. –** *Las licencias de conducir y las autorizaciones para circular en vehículos eléctricos de movilidad personal podrán ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente.*

**Art. 6.** A continuación del artículo 101.1, agréguese el artículo con el siguiente texto:

**Art. 101.2.** – *Cuando se trate de vehículos eléctricos de movilidad personal, la comercializadora de estos vehículos deberán entregar el vehículo con la respectiva matrícula del mismo, el cual será el documento habilitante para su circulación por las vías. Adicional a esto como incentivo para su utilización esta clase de vehículos serán exonerados de los pagos o tasas de matriculación es decir su trámite será totalmente gratuito.*

**Art. 7.** - A continuación del último inciso del artículo 104, agréguese un inciso con el siguiente texto:

*La matrícula otorgada a los vehículos eléctricos de movilidad personal no tendrá fecha de caducidad, con la entrega de esta matrícula las unidades administrativas deberán entregar una placa con una serie alfanumérica a fin de que puedan ser identificados en caso del cometimiento de una infracción de tránsito y puedan ser sancionados por el ente de control.*

**Artículo Final:** Quedan derogadas las demás disposiciones legales que se opongan a la presente reforma.

**Disposición 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.

Es dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional, ubicada en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, a los 10 días del mes de febrero de 2022.

f.....

f.....

Presidenta de la Asamblea Nacional

secretario

**9.1.2. Reforma al REGLAMENTO DE APLICACIÓN A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**

Guillermo Alberto Santiago Lasso Mendoza

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA**

**CONSIDERANDO:**

**Que:** de acuerdo con el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador, el cual establece que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional, laico, y que la soberanía radica en el pueblo, cuya voluntad es el fundamento de la autoridad, la cual se ejerce a través de los órganos del poder público;

**Que:** de conformidad con el artículo 394 de la Constitución de la República, es responsabilidad del Estado garantizar la libertad del transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza, la promoción del transporte público masivo, la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte y la regulación del transporte terrestre;

**Que:** de acuerdo al artículo 85 numeral 1 de la Carta Magna establece que; las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientaran a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularan a partir del principio de solidaridad.

**Que:** el artículo 415 de la precitada Norma señala que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y del uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías:

**Que:** el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas que se trasladan por las vías de un lugar a otro;

**Que:** el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera como obligación del Estado, garantizar el derecho de las personas a ser

educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural;

**Que:** el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que el Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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;

**Que:** el artículo 9 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular por las vías del país siempre y cuando se sujeten a las leyes y su respectivo reglamento;

**Que:** en consideración de los elevados índices de siniestralidad en el país y por el incremento considerable de vehículos eléctricos de movilidad personal, el sistema educativo ecuatoriano debe enfocarse en incluir a la educación vial como eje transversal, optimizando los procesos de formación y capacitación de los diferentes actores de la movilidad:

**Que:** el Ecuador dentro de las últimas reformas legales, ha enfocado todos sus esfuerzos a mejorar la calidad del aire y reducir los costos de la transportación de personas, bienes y productos, lo que hace imperante la modernización con la promoción de incentivos a la movilidad sostenible, la utilización de vehículos eléctricos de movilidad personal, el uso de la bicicleta, la caminata; como medios de transporte amigables con el medio ambiente;

**Que:** el ejercicio del derecho comparado ha demostrado que varios países en el mundo han logrado disminuir sus índices de siniestralidad con la incentivación de las buenas prácticas de conducción a través de normativa preventiva;

**Que:** toda persona tiene derecho a moverse de una forma segura en un sistema de movilidad que respete la jerarquía de los usuarios del sistema vial y los principios que establece la ley;

**Que:** la Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento 398 del 31 de diciembre de 2014;

**Que:** en la mencionada Ley se introdujeron cambios sustanciales en la organización del

transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales y con la implementación de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, los cuales necesitan ser regulados como movilidad sostenible en el ámbito de la seguridad vial;

**Que:** En tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales;

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

**Decreta:**

**EXPEDIR LA REFORMA AL REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

**Art. 1.** Sustitúyase el contenido del artículo 1 con el siguiente texto:

*Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal, mecánica los vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.*

**Art. 2.** Sustitúyase el contenido del artículo 103 con el siguiente texto:

*Art. 103. – Los GAD´s, en su respectiva, deberá realizar los estudios de factibilidad, previo a la incorporación de carriles exclusivos para vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal; así como para bicicletas o ciclovías.*

*Los GAD´s, deberán exigir en proyectos de edificaciones y áreas de acceso público, zonas exteriores destinadas para circulación y lugares acoplados con todas las seguridades necesarias para vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal.*

**Art. 3.** Sustitúyase el contenido del artículo 125 con el siguiente texto:

*Art. 125.- Ninguna persona podrá conducir vehículos a motor dentro del territorio nacional sin poseerlos correspondientes títulos habilitantes otorgados por las autoridades competentes de tránsito, o un permiso de conducción, para conductores de vehículos de transporte alternativo de movilidad personal y en el caso de menores adultos que hayan*

*cumplido los 16 años de edad quienes deberán estar acompañados por un mayor de edad que posea licencia de conducir vigente, o algún documento expedido en el extranjero con validez en el Ecuador, en virtud de la ley, de tratados o acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador.*

**Art. 4.** Sustitúyase el contenido del segundo inciso del artículo 128 con el inciso que contiene el siguiente texto:

*Las licencias de conductor profesional, no profesional y los permisos para conducir vehículos eléctricos de movilidad personal, se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:*

**Art. 5.** Inclúyase en el numeral 4 del artículo 128 el siguiente texto:

*Para las personas que deseen obtener el permiso para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, se requerirá haber aprobado el primero de bachillerato.*

**Art. 6.** Inclúyase en el artículo 129 el inciso con siguiente texto:

*Los permisos para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal no tendrán una fecha de caducidad, pero si estarán obligados a recibir y aprobar como mínimo un curso por año, posterior a haber obtenido el permiso de conducción. Este curso será de carácter gratuito y será dictado por el ente de control conforme a su competencia.*

**Art. 7.** Inclúyase en el artículo 132 el siguiente numeral con el texto:

**4.** *Los permisos para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal.*

**Art. 8.** Inclúyase en el artículo 146 el inciso con el siguiente texto:

*Los permisos para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, serán entregados por el ente encargado del control del tránsito conforme a sus competencias, para lo cual la Agencia Nacional de Tránsito emitirá los formatos en los cuales se emitirán los mencionados permisos, previa a la aprobación de los cursos y pruebas correspondientes. La planificación de los cursos y las evaluaciones será establecida por el ministerio del ramo.*

**Art. 9.** Sustitúyase el contenido del artículo 154 por el siguiente texto:

**Art. 154.** – *Todas las licencias de conducir y los permisos para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, se someterán al sistema de puntaje, establecidos en los artículos 97 y 98 de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

**Art. 10.** Sustitúyase el contenido del artículo 159 por el siguiente texto:

*Art. 159. - Las licencias para conducir y los permisos para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por los Jueces de Tránsito, Jueces de Contravenciones, por el director ejecutivo Nacional de la ANT y por los responsables de las Unidades Administrativas, según el caso.*

**Art. 10.** Inclúyase al final del artículo 160 el inciso con el siguiente texto:

*En el caso de vehículos eléctricos de movilidad personal el proceso de matriculación se lo realizara por única vez al momento de su adquisición y cuando se cambiara de propietario. No estará sujeto a la revisión anual que deben realizar el resto de vehículos, además estará exento del pago de las tasas e impuestos vigentes en el manual emitido por la Agencia Nacional de Tránsito.*

**Art. 11.** Inclúyase al final del artículo 177 el inciso con el siguiente texto:

*Para vehículos eléctricos de movilidad personal se les asignara una sola placa con serie alfanumérica, la cual será ubicada en un lugar visible y siempre las deberá portar, en el caso de no portar esta placa el vehículo será retenido por el ente control y trasladado a los patios de retención vehicular hasta que el propietario pueda justificar la propiedad del mismo y ubique la placa.*

**Art. 12.** Inclúyase al final del artículo 186 el inciso con el siguiente texto:

*Para los vehículos eléctricos de movilidad personal es obligación instalar una luz delantera y posterior y encenderlas a partir de las 18H00 hasta las 06H00 del día siguiente, con la finalidad de ser visibles en la noche, además en el día deberá utilizar un chaleco reflectivo el cual deberá tener impresa la serie alfa numérica de la placa y deberá utilizar un casco de seguridad como requisitos mínimos para su circulación.*

**Art. 13.** Inclúyase al final del artículo 191 el inciso con el siguiente texto:

*Los vehículos eléctricos de movilidad personal, no podrán por ningún motivo sobrepasar los 30km/h de velocidad en cualquier vía que se encuentren circulando. Además, deberán*

*circular por la vía de circulación normal por su extrema derecha y por lugares designados para su circulación.*

**Art. 14.** Inclúyase la disposición general primera con el siguiente texto:

**DISPOSICIÓN GENERAL PRIMERA.** – *Los conductores de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, serán considerados como cualquier otro conductor de vehículo y se deberá sujetar a todas los deberes, derechos y obligaciones que se establecen para los conductores de motocicletas, biciusuarios y lo específico para la clase de vehículo que conduce.*

**Artículo Final:** Quedan derogadas las demás disposiciones legales que se opongan a la presente reforma.

**Disposición Final:** La presente reforma al Reglamento General para la aplicación de 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 Palacio Nacional, en Quito, a 10 de febrero del 2022.

f.) Guillermo Alberto Santiago Lasso Mendoza

**PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**



### 9.1.3. Proyecto de Reforma al CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

**REPÚBLICA DEL ECUADOR**  
**ASAMBLEA NACIONAL**  
**EL PLENO**

**CONSIDERANDO:**

**Que:** el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador enmarca al ordenamiento jurídico nacional dentro de los lineamientos de un Estado constitucional de derechos y justicia y que es necesario realizar cambios normativos que respondan coherentemente al espíritu de la Constitución;

**Que:** el primer inciso del artículo 283 de la Carta Fundamental establece que el sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; procede a una relación dinámica entre sociedad, Estado y mercado; y, tiene por objeto garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir;

**Que:** en el inciso primero del artículo 424, se ordena que la Constitución es la Norma Suprema del Estado y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico y, por lo tanto, las normas y los actos del poder público deben mantener conformidad con las disposiciones constitucionales;

**Que:** el segundo inciso del artículo 275 de la carta Magna señala que el Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la constitución;

**Que:** de acuerdo al artículo 85 numeral 1 de la Carta Magna establece que; las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientaran a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularan a partir del principio de solidaridad.

**Que:** la Constitución, de conformidad con el artículo 75, reconoce a las personas el derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad, y que en ningún caso quedarán en indefensión;

**Que:** de conformidad con el artículo 76 de la Constitución se debe establecer la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, deben existir sanciones no privativas de la libertad, las que tienen que respetar los derechos de las

personas y ser impuestas mediante procedimientos adversariales, transparentes y justos;

**Que:** de conformidad con el artículo 394 de la Constitución de la República, es responsabilidad del Estado garantizar la libertad del transporte terrestre dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza, la promoción del transporte público masivo, la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte y la regulación del transporte terrestre;

**Que:** de acuerdo al artículo 85 numeral 1 de la Carta Magna establece que; las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientaran a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularan a partir del principio de solidaridad.

**Que:** el artículo 415 de la precitada Norma señala que el Estado central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y del uso del suelo e incentivarán y facilitarán el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclovías:

**Que:** el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas que se trasladan por las vías de un lugar a otro;

**Que:** el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial considera como obligación del Estado, garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural;

**Que:** el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que el Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 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;

**Que:** el artículo 9 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular por las vías del país siempre y cuando se sujeten a las leyes y su respectivo reglamento;

**Que:** el ejercicio del derecho comparado ha demostrado que varios países en el mundo han logrado disminuir sus índices de siniestralidad con la incentivación de las buenas prácticas de conducción a través de normativa preventiva;

**Que:** toda persona tiene derecho a moverse de una forma segura en un sistema de movilidad que respete la jerarquía de los usuarios del sistema vial y los principios que establece la ley;

**Que:** la Asamblea Nacional de acuerdo con el artículo 84 de la Constitución, tiene la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución e instrumentos internacionales;

**Que:** en la mencionada Ley se introdujeron cambios sustanciales en la organización del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales y con la implementación de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, los cuales necesitan ser regulados como movilidad sostenible en el ámbito de la seguridad vial;

**Que:** el Ecuador dentro de las últimas reformas legales, ha enfocado todos sus esfuerzos a mejorar la calidad del aire y reducir los costos de la transportación de personas, bienes y productos, lo que hace imperante la modernización con la promoción de incentivos a la movilidad sostenible, la utilización de vehículos eléctricos de movilidad personal, el uso de la bicicleta, la caminata; como medios de transporte amigables con el medio ambiente; y en consideración de los elevados índices de siniestralidad en el país y por el incremento de vehículos eléctricos de movilidad personal, el sistema educativo ecuatoriano debe enfocarse en incluir a la educación vial como eje transversal, optimizando los procesos de formación y capacitación de los diferentes actores de la movilidad:

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales expide la siguiente:

## **REFORMA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL**

**Art. 1.** Sustitúyase el contenido del numeral 1 del artículo 374 con el siguiente numeral:

*1.- La persona que conduzca un vehículo a motor ya sea de combustión interna o ha electricidad, cuya licencia de conducir o permiso para conducir vehículos eléctricos de movilidad personal este caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*

**Art. 2.** Sustitúyase el contenido del numeral 2 del artículo 374 con el siguiente numeral:

*2.- La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor ya sea de combustión interna o ha electricidad esté haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida.*

**Art. 3.** Sustitúyase el contenido del artículo 376 con el siguiente texto:

**Art. 376.-** *Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. - La persona que conduzca un vehículo a motor ya sea de combustión interna o ha electricidad en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos o el permiso para conducir vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal.*

**Art. 4.** Sustitúyase el contenido del artículo 385 con el siguiente texto:

**Art. 385.-** *Conducción de vehículo en estado de embriaguez. - La persona que conduzca un vehículo ya sea de combustión interna o ha electricidad en estado de embriaguez, será sancionada de acuerdo con la siguiente escala:*

**Art. 5.** Al final del numeral 3 del artículo 386 agréguese el siguiente numeral con texto:

*4. La persona que conduzca un vehículo de transporte alternativo de movilidad personal, sin haber obtenido el permiso para conducir esta clase de vehículos.*

**Art. 6.** Agréguese a siguiente Disposición General.

**DISPOSICION GENERAL PRIMERA.** – *Para poder ejercer el control del tránsito y poder sancionar el incumplimiento de las normas por parte de los conductores de vehículos eléctricos de movilidad personal, el conductor se someterá a la normas de conducta de cualquier conductor tradicional y se sujetara a sus deberes, derechos y obligaciones que establecen las normas de tránsito, en caso de incurrir en contravenciones de tránsito, el ente encargado del control emitirá la respetiva boleta de citación por alguno de los artículos establecidos desde el art. 386 hasta el art. 392, según su conducta se adecue al quebrantamiento de una norma y las condiciones tanto del vehículo como del conductor se*

*presten para acoplarlo a la norma.*

**Art. 7.** Agréguese a siguiente Disposición Final.

**DISPOSICIÓN FINAL.** - El Código Orgánico Integral Penal entrará en vigencia en noventa días contados a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito, en la sede de la Asamblea Nacional ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, a los diez días del mes de febrero de 2022.

f.....

f.....

Presidenta de la Asamblea Nacional

Secretario

## 10. Bibliografía

- Cabanellas, G. (2003). *Diccionario enciclopédico de Derecho Usual*. Buenos Aires- Argentina: Heliasta.
- Cáceres Julca, R. (2013). *El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad*. Lima - Perú: Juristas Editores.
- Chanamé, R. (2014). *Diccionario jurídico Moderno*. Lima - Perú: Lex Iuris.
- Código Orgánico Integral Penal. (2021). *Infracciones de Tránsito*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Constitución de la República del Ecuador. (2020). *Derecho a Transitar*. Quito: Cooperación de Estudios y Publicaciones.
- Fontan Tirado, R. (1994). *La utilización ilegítima de vehículo a motor y la progresión delictiva*. Madrid.
- Gallegos, B. (2010). *La Responsabilidad en el Delito de Tránsito*. Quito: Imprenta - Publicidad.
- García Caverro, P. (2008). *Lecciones de Derecho Penal*. Lima: Grijley.
- Goldstein, M. (2013). *Diccionario jurídico Consultor Magno*. Buenos Aires- Argentina: Pressur Corporation S.A.
- Gómez Pavón, P. (1985). *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas*. Barcelona: Boshh.
- Guillamón, D., & Hoyos, D. (2019). *Movilidad Sostenible*. Obtenido de [http://www.bantaba.ehu.es/obs/files/view/ELA\\_-\\_Movilidad\\_sostenible,\\_de\\_la\\_teoría\\_a\\_la\\_práctica.pdf?revision\\_id=69628&package\\_id=69613](http://www.bantaba.ehu.es/obs/files/view/ELA_-_Movilidad_sostenible,_de_la_teoría_a_la_práctica.pdf?revision_id=69628&package_id=69613)
- Gutierrez, A. (2011). *Transporte Alternativo*. Buenos Aires - Argentina.
- Ley 1964 de Colombia . (2019). Obtenido de <https://www.suin-juricol.gov.co/viewDocument.asp?id=30036636#:~:text=La%20presente%20Ley%20tiene%20por,de%20gases%20de%20efecto%20invernadero>.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, T. y. (2021). *Capacitación de conductores Profesionales y no Profesionales*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Ley que incentiva la movilidad eléctrica en el transporte terrestre, Panamá. (2021). Obtenido de <https://portalmovilidad.com/wp-content/uploads/2021/10/Ley-que-incentiva-la-movilidad-electrica-en-el-transporte-terrestre.pdf>
- Ley que promueve estaciones de carga para vehículos eléctricos y el otorgamiento de incentivos para la renovación del parque automotor, Perú. (2019). Obtenido de [https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016\\_2021/Proyectos\\_de\\_Ley\\_y\\_de\\_Resoluciones\\_Legislativas/PL0469520190815.pdf](https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/Proyectos_de_Ley_y_de_Resoluciones_Legislativas/PL0469520190815.pdf)
- Ley Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte . (2021). *Circulación por vías*. Quito: Registro Oficial.
- Márquez Cisneros, R. (2012). *El delito de conducción en estado de ebriedad*. Lima : Pacífico editores.
- Mejía, R. (2018). *Manual y Test del Conductor Seguro*. Machala.
- Ministerio de la Presidencia. (2020). *Modificación del Reglamento General de Circulación*. Obtenido de <https://www.boe.es/boe/dias/2020/11/11/pdfs/BOE-A-2020-13969.pdf>
- Normativa sobre Vehículo Movilidad Personal. (2020). *Real Decreto 970/2020*. España.
- Peña González, O., & Almanza Altamirano, F. (2010). *Teoría del Delito*. Lima: Normos & Thesis.
- Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de. (2018). *Circulación vehicular*. Quito: Corporación de Estudios y publicaciones.
- Roxin, C. (1997). *Derecho Penal, parte general*. Madrid: Civitas.
- Roxin, C. (1997). *La imputación objetiva en el derecho Penal*. Lima: Idemsa.
- Sotomayor Iñiguez, N., & Carrión, O. (2012). *Enseñando La normas de Tránsito y Seguridad*. Loja: Gráficas Narvaéz.
- Valdivieso Vintimilla, S. (2007). *Derecho Procesal Penal*. Cuenca: Carpol.
- Vega C. (2018). *Que ventajas ofrece el Scooters Eléctricos*.

## 11. Anexos

### 11.1 Formato de Encuesta



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**

**ENCUESTA DIRIGIDA A USUARIOS VIALES**

Estimado(a) Sr(a); por motivo que me encuentro realizando mi Tesis de Grado titulada: ***“REGULACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE MOVILIDAD PERSONAL”***; solicito a usted de la manera más comedida sírvase dar contestación al siguiente cuestionario de **ENCUESTA**, resultados que me permitirán obtener información relevante para la culminación de la presente investigación jurídica.

**Instrucciones:** El problema a tratar, es que en la actualidad ha aumentado considerablemente el número de vehículos eléctricos de movilidad personal (scooters eléctricos; motonetas eléctricas, etc); para los cuales existe una falta de regulación y no se establece la necesidad de obtener un título habilitante para la circulación en esta clase de vehículos, motivo por el cual se ve diariamente en las calles, avenida, veredas, parques, vías de circulación vehicular, gran cantidad de estos vehículos circulando sin respetar las normas de tránsito establecidas y en muchos de los casos causando o sufriendo siniestros de tránsito.

**PREGUNTAS:**

1. ¿Considera usted correcto catalogar como vehículo a estos instrumentos eléctricos utilizados para movilizarse?

SI (     )     NO (     )

Porqué.....  
.....  
.....

2. ¿Considera usted; que, para el manejo de vehículos eléctricos de movilidad personal, ¿sea

necesario exigir que el conductor posea licencia de conducir como documento habilitante?

SI ( ) NO ( )

Porqué.....  
.....  
.....

3. ¿Considera usted que, para circular en esta clase de vehículos sea necesario que adquiera la matricula del mismo?

SI ( ) NO ( )

Porqué.....  
.....  
.....

4. ¿Está usted de acuerdo que estos “vehículos eléctricos”, puedan circular por cualquier parte, incluida la vía de circulación normal para el resto de vehículos automotores?

SI ( ) NO ( )

Porqué.....  
.....  
.....

5. ¿Considera usted, que la persona que ejerza la conducción de esta clase de vehículos eléctricos deba tener conocimiento de las normas de tránsito para la convivencia armónica entre conductores?

SI ( ) NO ( )

Porqué.....  
.....  
.....

6. ¿Está de acuerdo usted que las autoridades deben tomar acciones para regular y controlar a las personas y los vehículos eléctricos de movilidad personal que circulan por las vías de la ciudad?

SI ( ) NO ( )

Porqué.....  
.....  
.....

7. ¿En el caso de un siniestro de tránsito ocasionado por alguna de estas personas que se movilizan en estos vehículos eléctricos, como cree usted que debe ser considerada esta persona:

- Conductor ( )
- Peatón ( )
- Ciclista ( )
- Otro: .....



8. ¿Considera usted necesario, generar las directrices para la obtención de títulos habilitantes, necesarios para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ante la inexistencia de norma jurídica?

SI (     )            NO (     )

Porqué.....  
.....  
.....

9. ¿Está de acuerdo con la elaboración de una reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ¿para exigir la matriculación y obtención de licencia de conducir como título habilitante del vehículo eléctrico?

SI (     )            NO (     )

Porqué.....  
.....  
.....

**Gracias por su colaboración. –**

## 11.2. Formato de Entrevista



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA  
FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA  
CARRERA DE DERECHO**

**ENTREVISTA DIRIGIDA A PROFESIONALES DEL DERECHO Y AGENTES CIVILES DE  
TRÁNSITO DEL CANTÓN LOJA**

Estimado(a) Abogado(a), Agente Civil de Tránsito: por motivo que me encuentro realizando mi Tesis de Grado titulada: “**REGULACIÓN DE TÍTULOS HABILITANTES PARA LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO DE MOVILIDAD PERSONAL**”; solicito a usted de la manera más comedida sírvase dar contestación al siguiente cuestionario de **ENTREVISTA**, resultados que me permitirán obtener información relevante para la culminación de la presente investigación jurídica.

**CUESTIONARIO**

1. *¿Cree usted que los vehículos eléctricos de movilidad personal, son vehículos que no generan riesgo o están exentos de un accidente de tránsito?*
2. *¿Cómo cree usted que debería ser considerada una persona que conduce un vehículo eléctrico de movilidad personal, en caso de que ocasione un accidente de tránsito y cause lesiones a otra?*
3. *¿Cree usted que es necesario regular la obtención de títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal?*
4. *¿Qué opinión le merece a usted, si se debe exigir títulos habilitantes para la conducción de vehículos eléctricos de movilidad personal?*
5. *¿Podría indicar los efectos jurídicos que produciría circular en vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, sin que posean los títulos habilitantes para*

*la circulación?*

- 6. Cree usted que la obtención de un título habilitante para la conducción de vehículos eléctricos de transporte alternativo de movilidad personal, ayudaría a mantener el control, la regulación y el direccionamiento de esta clase de vehículos, en el ámbito de una movilidad sostenible.*
  
- 7. ¿Qué sugerencia daría usted para garantizar que las personas que utilizan vehículos eléctricos de movilidad personal, cuenten con un documento que garantice que es una persona habilitada para conducir y circular en las vías?*

**Gracias por su colaboración.**