

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.
FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.
CARRERA DE DERECHO.

TÍTULO:

“REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACIÓN TOTAL DE MATRÍCULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO”.

TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE LICENCIADO EN JURISPRUDENCIA Y TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR:

Ricardo Stanislav Costa Morales

DIRECTOR DE TESIS:

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

1859
LOJA-ECUADOR
2020



CERTIFICACIÓN

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.
**DOCENTE DE LA CARRERA DE DERECHO DE LA FACULTAD JURÍDICA
SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.**

CERTIFICO

Que el presente trabajo de investigación jurídica, elaborado por el señor Ricardo Stanislav Costa Morales, titulado: "Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y la exoneración total de matrícula en materia tributaria al poseer un vehículo de servicio público", ha sido dirigido, corregido y revisado cuidadosamente en su forma y contenido de acuerdo a las normas de graduación vigentes en el Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, y de conformidad al plazo establecido en el cronograma del proyecto de tesis legalmente aprobado y desarrollado en un 100% por lo que autorizo su presentación ante el respectivo Tribunal de Grado.

Loja, 29 de Abril de 2019

Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

DIRECTOR DE TESIS

AUTORÍA

Ricardo Stanislav Costa Morales, declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a surepresentantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

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

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales.

Firma: 

Cédula: No. 1103576805

Fecha: Loja, 07 de febrero de 2020

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

Yo, Ricardo Stanislav Costa Morales, declaro ser autor de la tesis titulada: "REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACIÓN TOTAL DE MATRÍCULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO" como requisito para optar al **Grado de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el 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 07 días del mes de febrero de dos mil veinte, firma el autor.

Firma: 

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales

Cédula: No. 1103576805

Dirección: Barrio Los Geranios, calle Orquídeas y Violetas esquina. Cantón Loja.

Correo Electrónico: richinchao@hotmail.com

Teléfono Celular: 0991774709 **Convencional:** 2561529

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Director de Tesis: Dr. Rolando Johnatan Macas Saritama. Mg. Sc.

Presidente del Tribunal: Dr. Cristian Quiroz Castro. Mg.Sc.

Integrante del Tribunal: Dr. Jorge Jaramillo Villamagua. Mg.Sc.

Integrante del Tribunal: Dr. Mauricio Quito Ramón. Mg.Sc.

DEDICATORIA

Esta tesis de grado la dedico en primer lugar a Dios por darme la sabiduría, fortaleza y destreza para afrontar las adversidades de la vida, a mis queridos tatas Francisca Ochoa (+) y Tarjilio Costa (+) quienes supieron criarme con principios y valores, a mi padre Joel Ricardo (+) meta cumplida, a mi querida mujer Mercedes Tandazo, quien ha sido el pilar fundamental de apoyo a este logro, a mi hija Ghelen por brindarme su cariño amor y ternura de forma incondicional, a mi hija Adriana, porque siempre está ahí dispuesta a apoyarme, a mi primo Marcelo por ser mi apoyo y guía en el proceso de formación en el ámbito del derecho y además fuente de consulta, a mis tíos Gustavo Costa y Ruperto Ordoñez, por aportarme con sus experiencias, conocimientos y consejos, a mi tía Carmen por siempre impulsarme a ser mejor, a mis tías Germania, Marlene e Hilario por siempre estar a mi lado, a mis primas Lorena y Luz María por brindarme su hermandad incondicional, a mis docentes que en el proceso de formación siempre han sabido inculcar sus conocimientos en aras de formar un profesional de calidad, a mis amigos incondicionales que dan todo a cambio de nada, a todos gracias.

El autor

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento imperecedero y fraterno a la Universidad Nacional de Loja, que siempre ha sido fuente del saber, luz y camino en la conducción de múltiples generaciones. Mi eterna gratitud a la Carrera de Derecho y a sus Autoridades, por haber permitido realizar mis estudios superiores, principalmente a mis docentes que orientaron y compartieron sus conocimientos, experiencias y sabiduría como profesionales, que más que docentes se han convertido en amigos, al personal Administrativo, y de manera muy especial al Dr. Rolando Macas Saritama. Mg. Sc., Director de la presente tesis, que, sin importar sus labores personales, familiares y profesionales, siempre está dispuesto a contribuir a asesorar con su gran flujo de conocimientos, durante todo el desarrollo del presente trabajo de investigación hasta su culminación.

El autor

ESQUEMA DE CONTENIDOS

PORTADA

CERTIFICACIÓN

AUTORÍA

CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS

DEDICATORIA

AGRADECIMIENTO

ESQUEMA DE CONTENIDOS

1. TÍTULO

2. RESUMEN

2.1. ABSTRACT

3. INTRODUCCIÓN

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL

4.1.1. Tránsito – Seguridad Vial

4.1.2. Transporte Terrestre

4.1.3. Licencia de Conducción

4.1.4. Matrícula Vehicular

4.1.5. Discapacidad

4.1.6. Exoneración Tributaria

4.1.7. Vehículo De Servicio Público

4.1.8. Tipos de Licencia

4.2. MARCO DOCTRINARIO

4.2.1. Grupos de Atención Prioritaria y Alta Vulnerabilidad

4.2.2. Personas con discapacidad

4.2.3. Exoneración en el Ámbito Tributario

4.2.4. Clases de Discapacidad

4.2.5. Transporte de Servicio Público

4.3. MARCO JURÍDICO

4.3.1. Constitución De La República Del Ecuador

- 4.3.2. Tratados Internacionales Relacionados A Las Personas Con Discapacidad
- 4.3.3. Legislación De Discapacidades
- 4.3.4. Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial Y Su Reglamento
- 4.3.5. Código Tributario
- 4.3.6. Derecho Comparado
- 5. MATERIALES Y MÉTODOS
 - 5.1. MATERIALES UTILIZADOS
 - 5.2. MÉTODOS
 - 5.3. TÉCNICAS
 - 5.4. OBSERVACIÓN DOCUMENTAL
- 6. RESULTADOS
 - 6.1. RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE LA ENCUESTAS
 - 6.2. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTAS
 - 6.3. ESTUDIOS DE CASOS
 - 6.3.1. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Ejecutivo en el Cantón Loja
 - 6.3.2. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Eléctrico en el Cantón Loja
- 7. DISCUSIÓN
 - 7.1. Verificación de Objetivos
 - 7.1.1. Objetivo General
 - 7.1.2. Objetivos Específicos
 - 7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS
 - 7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA
- 8. CONCLUSIONES
- 9. RECOMENDACIONES
 - 9.1. PROYECTO DE REFORMA
- 10. BIBLIOGRAFÍA
- 11. ANEXOS
 - 11.1. Formato de Encuesta

11.2. Formato de Entrevista

11.3. Proyecto de Tesis Aprobado

INDICE

1.TÍTULO:

“REFORMA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACIÓN TOTAL DE MATRÍCULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO”.

2. RESUMEN

La presente tesis titulada: “Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y la exoneración total de matrícula en materia tributaria al poseer un vehículo de servicio público”, hace referencia a que en dicha normativa no se contempla ni estipula el derecho a obtención de licencia profesional a este grupo de atención prioritaria, lo que violeta principios constitucionales como el de igualdad y equidad y además limita a optar por una fuente laboral en esta área de transporte, sumado a esto el perjuicio económico de exoneración en materia tributaria. Para demostrar esta investigación se establecieron diversos objetivos que se refieren principalmente a realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico, acerca de la exoneración total en la matriculación de vehículos de servicio público de propiedad de las personas con discapacidades, determinando que existe una vulneración de derechos constitucionales, así como las necesidades sociales van evolucionando y cambiando, lo que lo convierte al Derecho en dialéctico y constante en donde el legislador tiene que acoplar de forma objetiva los comportamientos y cambios sociales en norma vigente, ahí nace la necesidad de introducir una norma que garantice a las persona con discapacidad a obtener licencia profesional así como también en los casos en que las personas con discapacidad sean propietarios de vehículos de servicio público la aplicación del beneficio en matrículas de sus unidades de transporte público sean en igualdad de condiciones que el resto de ciudadanos de esta modalidad.

Así mismo se aplicaron materiales y métodos para desarrollar la presente investigación por lo que se realizó las entrevistas y encuestas, las cuales me han servido para plantear un proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para garantizar que las personas con discapacidad obtengan licencia profesional.

2.1. ABSTRACT

The present thesis entitled: "Reform to the Organic Law of Land Transportation Traffic and Road Safety, so that people with disabilities can obtain professional license and the total exemption of registration in tax matters by owning a public service vehicle", refers to that this law does not contemplate or stipulate the right to obtain professional license to this priority attention group, which violates constitutional principles such as equality and equity and also limits the choice of a labor source in this transport area, added to this the economic damage of exoneration in tax matters, to demonstrate this research, several objectives were established that refer mainly to a conceptual, doctrinal and legal study, about the total exoneration in the registration of public service vehicles owned by people with disabilities, determining that there is a violation of constitutional rights, as well as social needs are evolving and changing, which makes the law dialectical and constant where the legislator has to objectively couple behaviors and social changes in current regulations, there is born the need to introduce a norm that guarantees persons with disabilities to obtain a professional license, as well as in cases where persons with disabilities own public service vehicles, the application of the benefit in the license plates of their public transport units is on an equal footing the rest of citizens of this modality. Likewise, materials and methods were applied to develop the present investigation, so the interviews and surveys were conducted, which have helped me to propose a legal reform project to the Organic Law of Land Transportation, Traffic and Road Safety, to guarantee that people with disabilities obtain a professional license.

3. INTRODUCCIÓN

La presente investigación jurídica versa acerca “Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito, Seguridad Vial y el Código Tributario, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y la exoneración total de matricula en materia tributaria al poseer un vehículo de servicio público” esta surge a través de las necesidades que en la actualidad están atravesando las personas con discapacidad quienes se encuentran dentro del grupo de personas con atención prioritaria en la nuestra Constitución de la República del Ecuador, dicha norma garantiza la igualdad de condiciones, la inserción laboral en todo ámbito, y la no discriminación. Por otra parte es importante y necesario demostrar algunas falencias que en la actualidad, respecto a las personas con discapacidad se encuentran establecidos en la Ley de Tránsito y el Código Tributario. Por ejemplo en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 90 y siguientes no contempla la obtención de licencia profesional para las personas con discapacidad. Así como su Reglamento en su artículo 137 concuerda con la Ley y vulnera derechos constitucionales, por lo que ha sido necesario hacer un estudio minucioso basado en que nuestra Constitución de la República del Ecuador establece en su artículo 6 que gozaremos de los derechos garantizados en la Constitución, y en los instrumentos internacionales.

Es necesario que nuestro país también se actualice con normativas ya vigentes en otras naciones, por lo que se ha planteado tres objetivos específicos que son: 1.- Conocer la permisibilidad que tiene las personas con

discapacidad para conducir vehículos de transporte público. 2.- Demostrar la necesidad que tienen las personas con discapacidades en poseer licencia de conducir profesional y el pago de matrículas en vehículos de servicio públicos en igualdad de condiciones que las personas naturales. 3.- Elaborar un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario respecto al impuesto de matriculación vehicular de servicio público.

En lo correspondiente a la hipótesis la falta de disposición legal en materia de Tránsito y en el Código Tributario, limita y excluye a las personas con discapacidades a obtener licencia profesional y como consecuencia afecta directamente en el valor de pago de matrícula en los vehículos de servicio público, situación que vulnera derechos constitucionales y beneficios legalmente establecidos en nuestra normativa tributaria y de tránsito.

La tesis se encuentra estructurada con el estudio del marco conceptual, doctrinario jurídico y de derecho comparado abordando las siguientes temáticas, tránsito – seguridad vial, transporte terrestre, licencia de conducción, matrícula vehicular, discapacidad, exención tributaria, derecho al trabajo, derecho a la igualdad formal y material – equidad, dentro del marco doctrinario, grupos de atención prioritaria y alta vulnerabilidad, clases de exoneración tributaria, tipos de licencia, clases de discapacidad, transporte de servicio público y en marco jurídico apoyado en Constitución de la República del Ecuador, instrumentos jurídicos internacionales relacionados con

discapacidades, legislación de discapacidades, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Código Tributario, así como legislaciones de otros países que sustentan la investigación.

También fue necesario el uso y aplicación de materiales y métodos utilizados que sirvieron para la obtención de información, así mismo las entrevistas, encuestas y estudios de casos que contribuyeron con información veraz y oportuna para fundamentar la presente tesis, por otra parte, se ha logrado verificar los objetivos uno general y tres específicos, así mismo se ha contrastado la hipótesis cuyos resultados ayudaron a fundamentar la propuesta de reforma legal.

La parte final del trabajo de investigación se expone las conclusiones y recomendaciones a las cuales se llega a determinar durante todo el desarrollo del trabajo, presentado así el proyecto de reforma legal a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional de conducción y se garantice la igualdad y equidad de condiciones.

4. REVISIÓN DE LITERATURA

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.1.1. Tránsito – Seguridad Vial.

El tránsito; concebido como servicio público en el que han de intervenir sinérgicamente diversas instituciones; abierta al conjunto de los ciudadanos a lo largo de sus vidas de modo que puedan participar con propuestas y críticas objetivas en las decisiones que les afecten como ciudadanos; y cuya finalidad es formar ciudadanos competentes en el uso de las vías públicas, en sentido amplio, promoviendo en último término unas pautas de movilidad respetuosas con la vida propia y ajena y sostenibles para el conjunto de la humanidad. (fernández, 2015, pág. 3).

Para la autora Carmen Jiménez Fernández, desde su concepción en su obra estipula para que exista un buen tránsito primeramente debe darse una formación inicial en educación vial, desde los primeros años de vida lo que en el futuro permitiría obtener una concienzación ciudadana y conseguir el objetivo a largo plazo de tener un tránsito en óptimas condiciones, para poder llegar a este objetivo el Estado en si es quien debe tomar la iniciativa implementando en las unidades educativas asignaturas relacionadas con el tema de tránsito y movilidad para que los jóvenes y adultos que se involucren en proyectar a la sociedad un tránsito y vialidad seguro con conocimientos, dadas las circunstancias que todo se encuentra basado en normas que regulan la educación vial relacionadas directamente con la convivencia cotidiana.

Las propuestas de formación vial parten de una serie de principios que son propios de las ciencias de la educación como la proyección social, la mejora permanente del individuo, la prevención de acciones futuras no deseadas y la proyección de comportamientos valiosos. Aplicados al tratamiento de lo vial, los principios constituyen la base de la intervención en el estudio de contextos como la circulación, la comprensión del fenómeno y la propuesta de soluciones teóricoprácticas. (Jiménez, Fernández, Carmen, España, 2015).

La seguridad vial siempre va enfocada a brindar seguridad a todo el género de la raza humana, indiferentemente cual sea su medio de transporte o su necesidad de movilidad, para lo cual los legisladores han tenido que crear normativas de carácter vinculantes y obligatorias tanto en materia de tránsito y transporte terrestre de conocimiento público, a su vez el Estado es el encargado de difundir por todo medio posible y a través de campañas como lo hacen las escuelas de conducción dando a conocer los medios preventivos de accidentes, tanto al conductor como al peatón, tomando en cuenta que el conductor debe cumplir normas estrictas que precautelan la seguridad a tal punto que los Agentes de Tránsito tienen la tarea de controlar frecuentemente que estas disposiciones se cumplan, como se puede citar por ejemplo llevar consigo su documentos al día que acrediten estar facultado para conducir, no exceder los rangos o límites de velocidad establecidos en la ley dar la preferencia en los pasos a peatones, ciclistas y personas con discapacidades, evitando posibles accidentes por impericia, también conocida como seguridad activa.

El concepto de seguridad se caracteriza por su intencionalidad de evitar un peligro (...). Trasladando esta visión a la seguridad del automóvil, esta suele centrarse más en el comportamiento del impacto y su manera de tratar de impedir un accidente o si este ocurriera evitar los mayores riesgos posibles. (Jiménez, Fernández, España, 2015 pág. 121-122).

Proviene a todo aquello que esta exento de peligro en si, que se pudiera dar en la vía, existen varios factores que pueden ser la causa o el motivo que atentan a la seguridad vial, entre los cuales según los estudios realizados en seguridad vial, por parte de los expertos en los temas de catastros en movilidad se establece que una de las principales causas de accidentes en las vías es la ingesta de alcohol por parte de quien conduce y por otro lado se suma la implementación de nuevas tecnologías que tienen los vehículos en las cuales desarrollan grandes velocidades en fracciones de segundo, lo que conlleva un peligro inminente a todo transeúnte y a los mismos conductores. Hay que mencionar que la mala utilización de los teléfonos móviles al momento de estar al volante son motivo de distracción, la cual no permite la reacción oportuna y a tiempo que en su mayoría de casos termina en una colisión o accidente causando heridas de consideración y daños materiales e inclusive la muerte no solo de quien conduce, sino también de aquellos que por mala fortuna estaban en aquel lugar, este problema es generalizado en todo lugar.

El uso masivo del automóvil ha generado una profunda transformación física, psíquica, ecológica, económica, social y cultural en los países

industrializados, por lo que supone de libertad individual de desplazamientos, con la modificación de los hábitos y conductas, tanto en el entorno laboral como en la ocupación del tiempo de ocio, propiciando actividades tales como el turismo individual, familiar y colectivo. (Alonso, Tomás ,2004, pág.19).

El tránsito y seguridad vial es la estrecha relación de la movilidad de todas las metrópolis y ciudades, en la que el estudio técnico y especializado por parte de los entes encargados del control y la regulación del transporte y de los peatones es de vital importancia para mantener una movilidad sostenible y equilibrada que no interfiera con los quehaceres diarios del desarrollo local, sumado a esto los factores primordiales de la conservación del medio ambiente y la acústica por el ruido emanado de los vehículos genera la necesidad primordial de enfocar la mira a nuevas técnicas de transporte con ultima tecnología amigable con el medio ambiente y de no contaminación acústica, con esto no solo se aporta a una seguridad vial, sino que también se realiza un aporte al Estado al no consumir derivados del petróleo subsidiados. Así el gobierno nacional efectúe a través de políticas públicas que contribuyan a mejorar estas nuevas tecnologías en el transporte terrestre y así disminuir el alto índice de mortalidad en temas viales y de transporte.

4.1.2. Transporte Terrestre.

A nivel mundial el transporte es considerado un elemento central para el mejoramiento o atraso de las distintas culturas existentes. A través del tiempo el transporte ha ido evolucionando en la historia, tomando en cuenta que en el periodo precolombino los incas poseían un

eficiente sistema de caminos los cuales permitían conectarse a lo largo de su imperio trasladando distintos tipos de bienes, esto lo realizaban a pie o utilizaban el lomo de animales como las llamas para poder llegar a su destino. (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2010, pág. 10).

Generalmente cuando el ser humano observa un camión lo primero que se le viene a la mente es que dicho vehículo sirve de transporte, así mismo sucede en el caso cuando se observa un bus interprovincial o urbano, lo que nunca se analiza es cuantos kilómetros de recorrido realiza este vehículo de transporte en su vida útil, contribuyendo al progreso y desarrollo de la movilidad y economía del sector, lo cual fomenta las fuentes laborales y dinamiza la economía del circulante, en la gran mayoría este tipo de vehículos tienen que estar agremiados sea a compañías o cooperativas legalmente constituidas y con permiso de operación y en otros casos existen vehículos que trabajan por cuenta propia al margen de la ley, hay que reconocer que en cualquiera de las dos opciones igual se enmarcan en lo que es el transporte terrestre por el solo hecho de usar las vías para su desplazamiento, diferenciándolos de los otros tipos de transporte aéreo o marítimo.

Para los autores Mora, García Luis Aníbal en su obra Logística del Transporte y distribución de carga clasifican en los siguientes componentes para distinguir y clasificar el transporte.

Transporte Infraestructura Vehículos Operaciones es la red compuesta por carreteras, vías de ferrocarril, rutas aéreas, canales, tuberías, etc., incluyendo los nodos o terminales férreas, aéreas, marítimas y de

autobuses comprende los vehículos empleados para el transporte, como los autos, los camiones, los trenes, los aviones, las bicicletas, etc. Las operaciones tratan del control del sistema (semáforos, control del tráfico aéreo, etc.), así como de las políticas, los mecanismos de financiación y a regulación del transporte (Mora Garcia, 2014, pág. 5).

Dentro de lo que se estipula como transporte terrestre se puede mencionar que debe existir una amalgama de factores que contribuyen al buen funcionamiento, desplazamiento y seguridad, no solo para aquellos que utilizan estos medios, sino también para las personas en general que por su labor diaria circulan por todo lado, es por esto que en base a la atribución que la Constitución de la República del Ecuador, faculta a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en lo que corresponde a la regulación y uso del suelo, también comprende las arterias o vías para la circulación vehicular, ciclística, peatonal y demás factores que contribuyen a una buena seguridad vial, sumado a esto toda la logística desplegada en el control de los Agentes de Tránsito y la Policía Nacional que contribuyen a que el orden, la movilidad y seguridad ciudadana primen ante otras circunstancias que puedan afectar el buen tránsito y la movilidad.

El transporte consiste en un subsistema dentro de un sistema económico y territorial, tanto nacional como regional, y comprende la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio, todos ellos interconectados entre sí. No obstante, el término “transporte” se emplea indistintamente para indicar tanto a la infraestructura como a la

prestación del servicio (Ramos Martel & Gomez Serrano, 2019, pág. 19).

Dentro del ámbito operativo y satisfaciendo las necesidades de movimiento de bienes y personas siempre hay que destacar que este tipo de labor se la realiza a cambio de una prestación económica, generando ingresos y movimiento de recursos económicos, contribuyendo e impulsando todo tipo de actividades comerciales que dependen directa o indirectamente de los medios de transporte. En la actualidad las autoridades se están enfocando a que las unidades que realizan este tipo de transporte no solo contribuyan al ingreso económico, sino que también sean amigables con el medio ambiente para que las ciudades gocen de un ambiente sin contaminación aplicando las nuevas tecnologías de combustibles fósiles o sus derivados, a energía eléctrica obtenida por recursos renovables.

4.1.3. Licencia de Conducción.

La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente la persceptiva autorización administrativa, que se dirigirá a verificar que los conductores tengan los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo. Se prohíbe conducir vehículos a motor y ciclomotores sin estar en posesión de la mencionada autorización administrativa (Ochoa Trepát, 2011, pág. 152).

Partiendo desde la perspectiva en que todo conductor debe tener el conocimiento básico y la capacitación técnico mecánica para la conducción de cualesquier tipo de vehículo, es requisito básico e indispensable

establecido por la Ley Orgánica Transporte Terrestre y su Reglamento tener en vigencia dicho carné. Existe el procedimiento establecido para su obtención, el mismo que debe ser obtenido en las dependencias de la Agencia Nacional previo al curso correspondiente de acreditación en las escuelas y sindicatos debidamente facultados; y, de conformidad al tipo de licencia que se desea obtener, los tiempos, plazos y demás requisitos para su obtención están establecidos en el reglamento a la Ley Ley Orgánica Transporte Terrestre, los mismos que en el avance de estudio haré el análisis correspondiente.

Conductor: Es aquel que se contrata para conducir vehículos de categoría inferior a la "C+E", independientemente del carnet del que sea titular. No es necesario que tenga conocimientos mecánicos, aunque sí que deberá dirigir la carga cuando se le ordene, participando activamente en la misma. Es el responsable del vehículo y de la mercancía durante el viaje, debiendo cumplimentar, cuando proceda, la documentación del vehículo y la del transporte realizado (Aceña Navarro, 2017, pág. 119).

Para el autor Aceña Navarro al referirse a una licencia de conducir, determina que estas licencias son entregadas exclusivamente a las personas con la capacitación correspondiente y que han sido merecedores de estos títulos, personas que se los denomina comúnmente conductores, por tener la capacidad de ser responsables del vehículo en si y a la vez asumir consigo todo lo implícito en responsabilidad civil y penal que genera estar tras un volante en relación a la vida suya y de quienes están dentro del automotor, de

los transeúntes o de daños materiales que se pueden causar por la negligencia o impericia al conducir.

La acción típica viene delimitada por el verbo conducir, pero la tarea de precisar su alcance no está exenta de polémica, pues, a pesar de los esfuerzos doctrinales, aún hoy sigue sin estar suficientemente aclarado su significado y contenido. De principio, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua ofrece distintas acepciones del verbo conducir de las cuales nos vamos a referir a tres: a) llevar, transportar de una parte a otra; b) guiar o dirigir hacia un sitio, y c) guiar un vehículo automóvil. Desde un punto de vista gramatical denota pues movimiento, desplazamiento, circulación, etc. En consecuencia, siguiendo a Domínguez Izquierdo, por conducción debe entenderse la que consiste en manejar los mecanismos de la dirección y control de un vehículo haciéndolo ir de un punto a otro en el espacio (Muñoz Ruiz, 2014, pág. 69).

El hecho de generar desplazamiento terrestre ejecutando los mecanismos de conducción en un vehículo de cualquier modalidad acarrea que el conductor que posea una licencia que habilite legalmente dicho desplazamiento, en caso de no haberla, al igual que poseerla y no llevarla consigo implica una sanción dentro de la profesión del transporte en el servicio público, los conductores están facultados a conducir solamente seis horas, con la finalidad de evitar accidentes por motivos del cansancio y agotamiento en nuestro país, no en todos los casos debido a que los propietarios de las unidades de transporte prefieren pagar unos centavos mas a dichos conductores y no contratar otro

que ayude a conducir en los horarios establecidos, viajes que en su gran mayoría son de ida y vuelta y por este motivo mas de alguna vez se ha tenido que perder vidas humanas, esta afirmación lo respalda criterios de varios conductores que diariamente experimentan esta situación.

4.1.4. Matrícula Vehicular.

La matrícula de un vehículo es una combinación de caracteres alfabéticos o numéricos que identifica e individualiza el vehículo respecto a los demás; se representan en una placa metálica en la que se graban o adhieren de forma inalterable los caracteres. Todos los vehículos que posean una cilindrada mínima deben llevar sujeta una placa con la matrícula en la parte frontal y otra en la parte trasera. La combinación de letras y números es exclusiva de un vehículo, de forma que podrá ser identificado en cualquier circunstancia por su matrícula (Aceña Navarro, 2017, pág. 153).

Para el autor Aceña Navarro, la matrícula vehicular no solo consiste en una combinación de números y letras determinadas y atribuidas a cada unidad vehicular con sus características específicas, estos caracteres son los que individualizan a un vehículo de otro para ser identificado, dichos identificativos también conocidos comúnmente como placas son colocados en lugares visibles generalmente van en la parte delantera y trasera de los vehículos, en las dimensiones y colores legalmente establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito, que es la encargada de la elaboración y asignación correspondiente.

Para poner en circulación vehículos a motor, así como remolques de peso máximo superior al que reglamentariamente se determine, será

preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne del modo que se establezca. En casos justificados, la autoridad competente para expedir el permiso de circulación podrá conceder, en los términos que se fijen reglamentariamente, permisos temporales que autoricen la circulación provisional del vehículo, antes de su matriculación definitiva o mientras se tramita la misma (Ochoa Trepát, 2011, pág. 187).

El autor Ochoa Trepát, manifiesta que solo en casos excepcionales la autoridad competente podrá conceder permisos temporales que autoricen la circulación de vehículos, estos permisos o placas temporales generalmente se los otorgan por hecho que el procedimiento aplicado para la elaboración de placas demora mas de seis meses y la necesidad de circulación de dichos vehículos no pueden parar de circular por este hecho, existe la normativa en materia de tránsito y seguridad vial, que todas las casas comerciales al momento de vender un vehículo nuevo, este tiene que estar legalmente matriculado, salvo cuando el propietario asume por cuenta propia que realizará dicha matrícula dentro del mes posterior a la adquisición del vehículo con la responsabilidad a su cargo.

Dentro de las peculiaridades que se establecen en las placas vehiculares o matriculas, en nuestro sistema hay que saber diferenciar que si bien llamamos placa vehicular esta conlleva el número expícito que en el documento físico se conoce como matrícula vehicular y así mismo en el documento conocido como revisión vehicular, la placa matricular en si es metálica que se coloca tanto en la parte delantera y posterior de cada vehículo, tiene particularidades

explicitas como por ejemplo los caracteres que la conforman siempre son tres letras del abecedario y seguidos entre tres a cuatro números, la primer letra de la placa indica la ciudad en donde se matriculo por primera vez la unidad, la segunda letra indica que tipo de vehículo, la tercera es correlativa. A todo esto se suma que todos los vehículos que presten servicio de transporte público legalmente autorizado, deberán llevar pintado en la parte superior de sus unidades las placas de sus vehículos, con la finalidad que en casos no consentidos por la Ley Orgánica de Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, se pueda ubicar desde la vía área con facilidad a estas unidades.

4.1.5. Discapacidad.

Dentro de la experiencia de la salud una deficiencia es toda pérdida o anomalía de una estructura o función psicológica, fisiológica o anatómica”. En un segundo plano, discapacidad se refiere a la “restricción o ausencia (debido a la deficiencia) de la capacidad de realizar una actividad en la forma o dentro del margen que se considera normal para un ser humano (Escribano Tortajada, 2012, pág. 34).

Para el autor Escribano Tortajada, desde el punto de vista de la salud nos manifiesta que como deficiencia se considera la pérdida o anomalía de una estructura o función del cuerpo humano, ubicando a la discapacidad en un segundo plano definiendo como la restricción o ausencia de la capacidad de realizar una actividad en la forma que se considera normal. Partiendo de esta premisa se puede establecer que el ser humano por naturaleza posee deficiencias, tal como el autor de la obra citada nos menciona, las mismas que pueden afectar a su desenvolvimiento normal de una parte específica del

cuerpo, estas afectaciones generalmente hacen que se desarrollen otras destrezas y habilidades que ayudan a compensar, la discapacidad.

Con la palabra “discapacidad” se resume un gran número de diferentes limitaciones funcionales que se registran en las poblaciones de todos los países del mundo. La discapacidad puede revestir la forma de una deficiencia física, intelectual o sensorial, una dolencia que requiera atención médica o una enfermedad mental. Tales deficiencias, dolencias o enfermedades pueden ser de carácter permanente o transitorio. Por su parte, “minusvalía” es la pérdida o limitación de oportunidades de participar en la vida de la comunidad en condiciones de igualdad con los demás. El término “minusvalía” describe la situación de la persona con discapacidad en función de su entorno. Ese término tiene por finalidad centrar el interés en las deficiencias de diseño del entorno físico y de muchas actividades organizadas por la sociedad –por ejemplo, información, comunicación y educación– que se oponen a que las personas con discapacidad participen en condiciones de igualdad (de Asis & Aiello, 2010, pág. 48).

Para los autores Asis & Aiello, desde su perspectiva enfocan a la discapacidad como una limitación funcional física intelectual o sensorial, el desarrollo de la ciencia y la tecnología han contribuido con investigaciones que han conllevado a que varias personas con diferentes tipos y modos de discapacidades puedan desempeñar varias actividades que comúnmente no la podían hacer de manera autónoma, e inclusive se ha contribuido para que estas personas sean un aporte a la sociedad, valiéndose por si mismas, tal es el caso de la

implementación de lectura braille que ha sido una forma de comunicación eficiente y ha contribuido y sigue contribuyendo a la superación personal de muchas personas, los medios tecnológicos como la computación son otro aporte de apoyo así como la elaboración de prótesis y dispositivos sensoriales que como instrumentos permiten alcanzar un estándar de vida digna, sumado a esto el derecho positivo incluyente en las legislaciones de todos los países parte, tomando como objetivo principal la prestación de atención prioritaria y satisfacción de derechos legalmente reconocidos por la Constitución de la República del Ecuador, y Tratados internacionales con la finalidad exclusiva de la integración en la sociedad de este grupo de atención prioritaria.

El término déficit en la participación sustituye al término deficiencia, pérdida o anormalidad de una parte del cuerpo o de la función fisiológica o mental. Limitación en la actividad, son las limitaciones que una persona puede tener a la hora de realizar o ejecutar determinadas actividades. Ésta limitaciones de actividad se pueden clasificar en grados, según supongan una desviación más o menos grave, en términos de calidad o cantidad, manera, extensión o intensidad respecto de la manera en la que se ejecutaría esa actividad en una persona normal (Inmaculada Llorete & Parra Lucan, 2013, pág. 34).

Un término que comúnmente se lo usa es la palabra déficit que es sinónimo de deficiencia, que está estrechamente relacionado a la discapacidad por ser concretamente una anomalía o pérdida de una función, es por esto que en nuestro país se establece un rango de categorización y clasificación de acuerdo al grado y tipo de discapacidad, así mismo de conformidad a este

grado de limitación o discapacidad los organismos de categorización encontrados en la Ley Orgánica de Discapacidades. Existen algunos tipos de discapacidades que son progresivas y agresivas, que en poco tiempo dejan a la persona en estado de dependencia, como podemos citar: la esclerosis múltiple, el alzhéimer, distrofia muscular agresiva, etc y que requieren atención inmediata y prioritaria, mientras que otros tipos de discapacidades se las puede manejar y aprender a vivir con ellas, sin que estas por el hecho de ser de menor magnitud no merezcan una atención necesaria.

4.1.6. Exoneración Tributaria

El derecho tributario es la rama del derecho que estudia el conjunto de normas jurídicas que regulan los tributos. El tributo es el instituto propio del derecho tributario, constituye un eficaz instrumento de la política fiscal y es la principal fuente de ingresos del Estado. El término tributo es usado en forma variada, denotándose en las diferentes expresiones la importancia que el mismo ha tenido. La expresión contribución es utilizada con frecuencia como sinónimo de tributo, mas este término es demasiado amplio y puede referirse a realidades muy diversas. Así, se está obligado a contribuir con el concurso personal a la defensa del país, al servicio de jurados, a alfabetizar, a ayudar al desenvolvimiento del proceso electoral. Algunos de estos deberes se cumplen en forma gratuita, otras previas remuneraciones. (Troya Jaramillo, 2014, pág. 8).

Para el autor Troya Jaramillo, el tributo es una de las formas en las cuales el Estado a través de entes de recaudación legales se aporta a la sustentación del aparataje estatal o presupuesto del Estado y sus fines, sumado a ingresos

de otras índoles, pero la principal fuente recaudatoria son los tributos, los mismo que por su naturaleza se les asigna otros nombres como es de conocimiento público, entre ellos tenemos los aranceles, impuestos, el valor agregado IVA, las contribuciones especiales por mejoras etc, la particularidad de contribución con los tributos recae a toda persona natural o jurídica que por su actividad generen ingresos o adquieran bienes o presten servicios, El Estado en su calidad de administrador de los recursos económicos una vez que se encuentra elaborado el presupuesto general del Estado, analiza las necesidades prioritarias y las ya establecidas por ley para designar y asignar los recursos necesarios a fin de satisfacer dichas necesidades de beneficio general.

Conforme a la doctrina del Derecho Fiscal, se entiende por exención la dispensa total o parcial de la obligación tributaria establecida por el Consejo Distrital por plazo limitado, de conformidad con el plan de desarrollo adoptado por el Distrito. La norma que establezca exenciones tributarias deberá especificar las condiciones y requisitos ejercidos para su otorgamiento, los tributos que comprende, si es total o parcial y el plazo de duración (Chavarro Cadena , 2011, pág. 9).

El autor Chavarro Cadena estipula que la excepción tributaria puede darse en forma parcial o total y por un tiempo determinado esto depende del plan o programa adoptado, ósea que luego de cierto tiempo si las condiciones cambian o se modifican puede el contribuyente volver a tributar.

Entre los beneficios de orden fiscal determinados en el Código Tributario, encontramos que existen las exoneraciones tributarias, estas se pueden dar

bien sean como incentivos de emprendimiento, así como también por la capacidad de rentabilidad que no llegan a la base imponible o por las condiciones físicas o edad de las personas, en el caso de las condiciones físicas, las personas que poseen discapacidad tienen exoneración de acuerdo al grado y en el caso de personas mayores de sesenta y cinco años considerados como de la tercera edad tienen exoneraciones del cincuenta por ciento, pero no quedan excluidos en su totalidad de su cumplimiento tributario en ciertos aspectos.

Para el autor de nombre Juan Martín Queralt define a la exención de la siguiente forma:

Con el término exención se define el efecto de ciertos supuestos de hecho incluidos en el ámbito del hecho imponible cuya realización, pese a ello, no da lugar al surgimiento de la obligación tributaria de pago, constituyendo, pues, una excepción a los efectos normales derivados de la realización de aquél. (Juan Martín Queralt, 2001; pág. 261).

En si la exoneración tributaria es la liberación del pago total o parcial del costo de matricula, para lo cual me permito citar un ejemplo práctico de exoneración tributaria, en el caso de las personas que poseen vehículos de transporte públicos de pasajeros debidamente acreditados y que pertenezca a una operadora de transporte, los propietarios tienen exoneración tributaria en el pago de matrícula vehicular y si a esto se suma que a la misma vez poseen licencia de conducir profesional la exoneración entre las dos características mencionadas es de un cien por ciento en el pago de matricula de ese vehículo,

es una ventaja que debe ser impuesta a todos quienes cuentan con un vehículo.

4.1.7. Vehículo De Servicio Público

Un vehículo de servicio público es aquel que se destina al transporte colectivo dentro de la urbe, destinados exclusivamente a comunicar entre lugares urbanos diferentes, situados dentro de un mismo municipio. “La elección de los tipos de vehículos adecuados para el sistema de transporte público se relaciona con el nivel de accesibilidad que se desea dar a ese sistema”(Inter-American Development Bank, 2002, pág.82). Las principales características de un vehículo público es que presta un servicio a la colectividad, generando así una responsabilidad directa con el consumidor. Comprende entre algunos ejemplos el autobús, taxi, tren, etc. el servicio que se brinda debe ser práctico y eficiente tratando en lo posible disminuir costos y tiempo.

4.1.8. Tipos de Licencia.

En nuestra normativa se estipula que existen las categorías de licencias las cuales pueden ser profesionales, no profesionales y especiales la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estipula esto en su artículo 95, así como en el artículo 132 del Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial determina los tipos de licencias entre los cuales tenemos:

4.1.8.1. No profesionales:

1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, tricar, cuadrones;

2. Tipo B: Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1,75 toneladas de carga útil o casas rodantes. Excepcionalmente, los automóviles y camionetas con acoplados de hasta 1.75 toneladas de carga útil de propiedad del Estado, podrán ser conducidos por los funcionarios y servidores públicos que posean licencia tipo B en las circunstancias y cumpliendo con los requisitos determinados en la normativa aplicable expedida por la Contraloría General del Estado.

3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad. Este tipo de licencia es condicionante a las personas que poseen discapacidad dadas las circunstancias que en el mejor de los casos solo faculta para conducir vehículos de uso particular, haciendo una generalización para toda persona y cuartando la posibilidad de optar por una fuente laboral en el ámbito del transporte público, en el cual para poder prestar dicho servicio obligatoriamente se necesita de una licencia profesional, licencia que hasta la fecha actual la ley no faculta para quienes poseemos algún tipo de discapacidad poder obtenerla.

4.1.8.2. Profesionales:

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

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

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

4. Tipo D: Para servicio de pasajeros (intracantonales, interprovinciales, intraprovinciales, intrarregionales y por cuenta propia); y para vehículos del Estado ecuatoriano comprendidos en el tipo B y no considerados en el tipo C1.
5. Tipo E1: Para ferrocarriles, auto ferros, motobombas, trolebuses, para transportar mercancías o substancias peligrosas y otros vehículos especiales.
6. Tipo E: Para camiones pesados y extra pesados con o sin remolque de más de 3,5 toneladas, tráiler, volquetas, tanqueros, plataformas públicas, cuenta propia, otros camiones y estatales con estas características.
7. Tipo G: Para maquinaria agrícola, maquinaria pesada, equipos camineros (tractores, moto niveladoras, retroexcavadoras, montacargas, palas mecánicas y otros).
8. Tipo A1: Para conducir mototaxis o tricimotos de servicio comercial, y los del tipo A. las licencias comprendidas en la categoría profesional habilitan también conducir los vehículos especificados en el tipo B.

Como se puede apreciar de todas las licencias que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como el reglamento a la misma Ley, estipulan en ninguna de ellas faculta o permite que las personas con discapacidad puedan acceder a ellas, así se vulnera derechos constitucionales legalmente establecidos en la Ley suprema, siendo eminente una reforma de carácter inmediato para que sea aprobado por la Asamblea.

4.1.8.3. Especiales:

1. Permiso internacional de conducir.
2. Licencia de conductor andino.

Las licencias de conducir profesionales tipo C1, C, D1, DE1 y E, autorizan además la conducción de los vehículos previstos para la licencia de conducir no profesional tipo B. (Seguridad, 2012, pág. 32). Se estipula que para las personas con discapacidades solo se puede otorgar licencias tipo “F” las mismas que no facultan conducir ningún tipo de vehículo de servicio público, a mas para su obtención se debe realizar exámenes físicos y adaptaciones técnico mecánicos a los vehículos que se pretende conducir previa emisión de la licencia, consecuentemente no existe la normativa que permita aplicar para la obtención de una licencia profesional a las personas con discapacidades con lo cual se rompe los principios constitucionales de igualdad y equidad.

4.2. MARCO DOCTRINARIO.

4.2.1. Grupos de Atención Prioritaria y Alta Vulnerabilidad.

La vulnerabilidad social se relaciona con los grupos socialmente vulnerables, cuya identificación obedece a diferentes criterios: algún factor contextual que los hace más propensos a enfrentar circunstancias adversas para su inserción social y desarrollo personal [...] el ejercicio de conductas que entrañan mayor exposición a eventos dañinos, o la presencia de un atributo básico compartido (edad, sexo, condición étnica) que se supone les confiere riesgos o problemas comunes (Euro Social, 2015, pág. 4)

Partiendo desde el contexto general se puede apreciar que el sentido de la palabra vulnerabilidad abarca y conlleva varios factores que relaciona

directamente al ser humano como objeto a sufrir un riesgo ya sea por situaciones de su entorno social, económico o también de la naturaleza, situaciones que por misma condición hacen propenso a no tener una igualdad de condiciones que en la gran mayoría de ocasiones conlleva a una marginación o exclusión y riesgo de su entorno sometiendo a estas personas en la probabilidad de sufrir un deterioro psicológico y físico en relación al resto de la sociedad, este enfoque ha sido analizado por los estados a fin de poder contrarrestar el estado de vulnerabilidad complementando mediante medidas de acciones afirmativas y garantías constitucionales que implican responder ante esta necesidad inminente y necesaria a favor de todos quienes formamos parte de este grupo de atención prioritaria.

Conforme a la Constitución de la República del Ecuador los grupos de atención prioritaria son las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado. La misma atención prioritaria recibirán las personas en situación de riesgo, las víctimas de violencia doméstica y sexual, maltrato infantil, desastres naturales o antropogénicos. El Estado prestará especial protección a las personas en condición de doble vulnerabilidad.

Tomando como punto de referencia el factor económico, se analiza que este es determinante en muchos aspectos relacionados con el convivir diario sobre todo en los países tercermundistas donde los niveles sociales marcados por el dinero son la vertebra que marca una inequidad y desigualdad que conlleva

al deterioro de las condiciones de vida y que afecta directamente al estado físico mental y social del ser humano, pobreza extrema es una de las fuentes de mayor vulnerabilidad en una sociedad que limita directamente a derechos básicos como lo es la salud, educación, trabajo e inclusive a la misma vivienda, entre estos grupos podemos destacar algunos de realce como los siguientes:

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 36 garantiza la atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados en donde se garantiza la atención medica gratuita, el trabajo remunerado en función de sus capacidades, la jubilación universal, rebajas en los servicios públicos y privados así como en transporte, exenciones tributarias, exoneraciones notariales, entre otras, por lo que analizando la problemática de los adultos mayores se establece que en nuestra sociedad las familias se caracterizaban por tener una tasa de fertilidad elevada según datos del instituto Nacional de estadística y censos, lo que ha conllevado que en la actualidad exista una gran población de avanzada edad que conforma este grupo de atención prioritaria, el Estado destina una parte de sus recursos económicos para satisfacer las necesidades básicas a personas que no poseen un sustento familiar a avanzada edad como son los albergues del adulto mayor con la finalidad de brindarles una mejor calidad de vida, dadas las circunstancias que en la mayoría de los casos estas personas carecen de acceso a un seguro o servicios básicos, esta realidad se ve reflejada en estudios realizados por parte de y por otro lado también tienen beneficios tributarios y descuentos especiales por su edad, el apoyo social es primordial

como complemento para satisfacer algunas necesidades básicas de estas personas, como la implementación de políticas públicas como el pago de pasajes en solo el cincuenta por ciento del valor normal, otro de los beneficios adquiridos es el seguro obligatorio de quienes ya han cumplido su edad con una retribución por sus aportaciones realizadas en su vida activa laboral que garantiza en parte su alimentación vivienda y pago de otros servicios, otro de los aportes fundamentales a este grupo es el apoyo emocional por parte de su núcleo familiar incluyéndolos en realizar actividades diarias haciéndoles sentir que son útiles en hacer cosas rutinarias y periódicas, analizando que el ser humano por su misma condición está propenso que por el pasar de los años va perdiendo habilidades y destrezas que van limitando su desenvolvimiento personal lo cual progresivamente puede afectar inclusive su condición mental y por ende física.

4.2.2. Personas con discapacidad.

Se define a la palabra discapacidad como “un término genérico que incluye déficits, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación”. Indica los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una condición de salud) y sus factores contextuales (ambientales y personales)”. (Peressotti, Cynthia, 2017, pág.21). La discapacidad es tomada por algunos autores en dos términos, uno de ellos es el físico y el otro es el factor social y su normal desenvolvimiento.

Las personas con discapacidad constituyen un grupo minoritario dentro de la sociedad, la mayoría de naciones no cuentan con una legislación que apoye su integración, derechos y deberes, como parte de la

sociedad actual; esto hace que su calidad de vida y su bienestar se vean menoscabados, y que haya falta de comprensión, apoyo y oportunidades.(Hernández, Posada, Ángela, 2004, pág. 3).

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 47 establece algunos de los derechos de las personas con discapacidad, en donde el Estado como actor principal garantiza políticas de prevención en unión con la sociedad y la familia así como medidas que aseguren su inclusión social, exoneraciones tributarias, becas de estudio, inserción laboral entre otros, es por esto que el tema de las personas con discapacidades ocupa un espacio cada vez mas importante en las esferas de inserción, hoy en la actualidad contamos con un Presidente de la Republica que pertenece a este grupo de atención prioritaria y de alta vulnerabilidad, hasta antes de la Constitución de la República del Ecuador de 2008, este grupo éra objeto de burlas en muchos casos y victimas de violencia, hoy en día se nos reconoce como titulares de derechos aun que a criterio personal aun falta mucho por hacer para satisfacer a cabalidad todas las necesidades entre ellos se destacan el derecho de igualdad en todo ámbito, los derechos de accesibilidad física de empleo educación trabajo salud, entre otras es por esto que en estos últimos tiempos de esta cumpliendo de manera mas eficiente el rol del estado y sus instituciones la aplicación de las políticas en benéfico de este grupo de atención prioritaria, garantizando la inclusión social y las oportunidades laborales, en casos extremos el Estado aporta con ayuda económica denominado Bono de Solidaridad, contribuyendo a una subsistencia mejorando su condición de vida, por otro lado en lo correspondiente en la

inserción laboral existe la normativa que el cuatro por ciento de los trabajadores de empresas publicas o privadas cuenten con personas con discapacidad laborando situación que también contribuye a una superación personal, al lograr reconocer el derecho a la igualdad para las personas con discapacidad y a la no discriminación así como a la equidad se logra la integración social y una vida digna.

4.2.3. Exoneración en el Ámbito Tributario.

Desde el origen del Ecuador como República, en calidad de imposición o gravamen se empezó a establecer en aquellos tiempos la denominada contribución de indígenas, esto desde 1830, esta contribución era aplicada a todo hombre que este definido como indio por los colonizadores, luego en el año de 1837 esta contribución cambio de denominación denominado contribución general que duro hasta el año de 1925 que específicamente consistía en el cobro a los empleados públicos, capitales en giro y prestamos, en 1928, esto paso a ser codificado por el Impuesto a la Renta, lo que hasta la presente fecha se ha ido modificando y acoplando de conformidad a las necesidades sociales a la necesidad del Estado y por su forma en si por lo que existen tres clases bien diferenciadas denominadas impuestos, tasas y contribución especial de mejoras.

El tributo representa una suma de dinero o en especie valorada que se cancela, para satisfacer la obligación de contribuir a la manutención económica de una obra o institución, es sinónimo de impuesto o contribución que se la debe realizar de manera obligatoria. El concepto de tributación hace crónica a la denominación genérica que representa

el monto, el sistema o la forma de coacciones de toda clase a que están sujetos las personas de una nación, esto hace referencia a la carga u obligación de cumplimiento que se fija como una norma de carácter forzoso.” (Aguirre, 2010, pág. 15).

El Estado en calidad de administrador de los recursos económicos busca las formas y maneras de generar una estabilidad económica interna y externa en el país su finalidad es satisfacer las necesidades básicas y elementales como salud educación, salarios de empleados de las instituciones públicas, proyectos etc, para que esta recaudación goce en pleno derecho de legalidad tienen que estar enmarcados en los principios de legalidad, proporcionalidad, generalidad, igualdad, irretroactividad, transparencia entre otros, cuando nos referimos a la legalidad nos enfocamos en el ámbito de la Ley, en el derecho positivo atribuyéndole al estado esta potestad exclusiva de crear, reformar o derogar un tributo únicamente mediante ley, respetando la pirámide normativa de nuestra Constitución de la República del Ecuador, cuando nos referimos al principio de proporcionalidad estamos hablando de la capacidad económica de contribución del sujeto pasivo de acuerdo al hecho generador de la obligación o tributo de acuerdo a sus ingresos o patrimonio, el principio de generalidad, consiste en que aplica a todo el territorio nacional y a las personas que en el realicen sus actividades económicas con capacidad tributaria nacional o extranjera, el principio de irretroactividad como su palabra lo dice la Ley no tienen carácter retroactivo, rige solo para lo posterior desde su promulgación, en lo referente al principio de igualdad este establece que a todas las personas se las debe tratar en la misma forma sin privilegios, salvo

las excepciones que por Ley se concibe como las personas con discapacidades, adultos mayores entre otros, esta ley es concordante con nuestra Constitución de la República del Ecuador, con los tratados internacionales, reglamentos, ordenanzas, siempre haciendo prevalecer los principios antes mencionados, así como también en la Ley tributaria se contempla facultades determinadoras, recaudadoras, sancionadoras y resolutorias.

En el aspecto de principios básicos que deben ser analizados para comprender la importancia de la igualdad en la tributación.

En el ámbito tributario, la igualdad se constituye en un derecho del que gozan todos los contribuyentes, el cual guarda relación directa con el principio de equidad tributaria garantizado en el artículo 300 de la Constitución de la República del Ecuador, como parte integrante del régimen tributario.

Por consiguiente, si bien es cierto todas las personas en virtud del principio de generalidad, están llamadas a aportar con las cargas del Estado, dicho aporte debe estar establecido en virtud de la observancia del principio de igualdad, esto es, tratando como iguales a los iguales y como desiguales a los desiguales. (AA.VV. 2017, pág.145).

En materia tributaria se establecen ciertos principios básicos que deben ser aplicados en todo momento. Así la igualdad es relacionada con la equidad, diferenciándose cada principio por los alcances que logran, es decir la igualdad dentro de una escala de valores es la protección a los menos validos y la equidad es dar por igual sin hacer ninguna distinción.

El principio de igualdad comprende ayudar a quien mas se encuentra en indefensión, por lo tanto en materia tributaria comprende brindar ciertos beneficios como exenciones de impuestos a ciertos grupos considerados prioritarios.

Explícitamente dentro de uno de los beneficios comprenden la exoneración de la matricula vehicular y para ello en la obra literaria denominada Discapacidad y dependencia: aspectos fiscales y de protección social, menciona:

La exención de la primera matriculación definitiva de los vehículos matriculados a nombre de minusválidos para su uso exclusivo, cuando concurren los siguientes requisitos: que haya transcurrido al menos cuatro años desde la matriculación de otro vehículo en análogas condiciones (lo cual no es exigible en supuestos de siniestro total de los vehículos debidamente acreditado); y que no sean objeto de una transmisión posterior por actos inter vivos durante el plazo de cuatro años siguientes a la fecha de su matriculación (en consecuencia, en los casos de transmisión mortis causa sí que se podría beneficiar de la exención la persona discapacitada). La aplicación de esta exención está condicionada al previo reconocimiento por parte de la Administración. (Delgado, García, Ana María, 2009, pág. 218).

Claramente se evidencia que es aplicable la exención de costos de matricula vehicular como una forma de brindar ayuda a los discapacitados. No se establecen condiciones para hacerlo pues la principal finalidad es mejorar el nivel de vida de quienes poseen algun tipo de discapacidad

4.2.4. Clases de Discapacidad.

Las clases de discapacidades se determinan sea estas por enfermedad, por deficiencia o por minusvalía, si bien van de la mano cada una tiene sus características que las diferencian unas de otras por lo que se hace la siguiente revisión en las siguientes condiciones.

4.2.4.1. La enfermedad:

es una situación intrínseca que abarca cualquier tipo de enfermedad, trastorno o accidente. La enfermedad está clasificada por la OMS en su Clasificación Internacional de Enfermedades y Problemas de Salud Relacionados (CIE). La enfermedad no es considerada una discapacidad por el mismo hecho que es adquirida por factores externos y no son intrínsecos del ser humano y a la vez pueden ser sobrellevados con un tratamiento como por ejemplo puedo citar el caso de las personas que poseen la enfermedad de la presión alta, estas personas no entran en el grupo de las discapacidades por que con el solo hecho de una adecuada medicación pueden llevar una vida normal, no así el caso de personas que padecen de alteraciones mentales que si no toman medicamentos especiales pueden actuar de formas y maneras muy ajenas a su voluntad perdiendo la razón en tiempo y espacio pudiendo causarse daños físicos a si mismos o a terceros.

4.2.4.2. La deficiencia:

“Es la exteriorización directa de las consecuencias de la enfermedad y se manifiesta tanto en los órganos del cuerpo como en sus funciones (incluidas las psicológicas)”.(Sánchez, 2001, pág. 16). Se identifica con el solo hecho que se puede apreciar o dar cuenta que existe dicha anomalía al

momento de querer poner a funcionar una parte del cuerpo y esta no responde adecuadamente a la voluntad del cerebro, en su gran mayoría de casos se presenta con deformación física que impide ejecutar acciones normales como por ejemplo subir gradas o sostener algún peso.

4.2.4.3. La discapacidad:

“Es la objetivación de la deficiencia en el sujeto y con una repercusión directa en su capacidad de realizar actividades en los términos considerados normales para cualquier sujeto de sus características (edad, género)”. (Sánchez, 2001, pág. 16). Es el efecto en si de la deficiencia conocida en nuestra legislación como discapacidad y que generalmente la sociedad casi asocia con una enfermedad o contagio lo cual no es así, por solo mencionar un ejemplo aquellas personas que por las circunstancias de la vida presentan una discapacidad intelectual no quiere decir o determinar que poseen una enfermedad, son dos cosas muy diferentes en la cual la primera es una condición de vida manifiesta y real con limitaciones ya sea en su razonamiento o comprensión o en su modo de expresión, que casi en su mayoría de casos son progresivos pero pueden ser tratados para mantenerlos, lo que no ocurre con las enfermedades que son otro tipo de circunstancias que pueden ser tratadas clínica y medicamente como por ejemplo una fractura,

4.2.4.4. La minusvalía

Es la socialización de la problemática causada en un sujeto por las consecuencias de una enfermedad, manifestada a través de la deficiencia y/o la discapacidad, y que afecta al desempeño del rol social que le es propio. (Sánchez, 2001, pág. 16). Como enfoque desde el punto de las funciones

corporales incluyendo las psicológicas, extremidades del cuerpo, desviaciones o pérdidas de su movilidad para realizar una actividad que influye limitantes que dificultan realizar actividades de índole normal, situación y circunstancias que conllevan a que este grupo de personas sean consideradas como un grupo de atención prioritaria.

4.2.5. Transporte de Servicio Público.

Históricamente el transporte público ha sufrido grandes cambios, pero el origen es esencial para determinar los avances y posibles soluciones, así se manifiesta que:

La importancia histórica del transporte público se encuentra en la condición estratégica del servicio para la expansión urbana que caracterizó a las principales ciudades latinoamericanas desde 1930. Los efectos de la Gran Depresión, el cambio del modelo económico hacia la industrialización por sustitución de importaciones y el crecimiento del aparato fiscal, entre otros aspectos, estimularon un creciente flujo migratorio hacia las grandes urbes. (Castillo, Simón, 2017, pág.17).

La concentración de la población en las ciudades dio origen al transporte público masivo o colectivo, se constituyó en una transformación social que facilitó la circulación de personas y bienes dentro de un lugar determinado.

El transporte público es uno de los principales medios de movilización de la población en el Ecuador, estos desplazamientos se realizan en forma interna dentro de las parroquias, cantones utilizando el transporte urbano o bus, así como aquellos desplazamientos interprovinciales en el cual generalmente se

utiliza el medio de transporte conocido como cooperativas, de esta forma se abastece a la demanda poblacional en su mayor parte a cubrir las necesidades de articular sus necesidades, para lo cual como ente regulador y de acuerdo a la jurisdicción en la otorgación de frecuencias legalmente asignadas a compañías y cooperativas legalmente constituidas las asigna la Agencia Nacional de Tránsito o aquellos Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, de esta forma se interconectan.

Sumado a esto existen otras modalidades que permiten su desplazamiento inclusive a zonas muy alejadas donde carecen de transporte frecuente otorgándoles turnos que ayuden a satisfacer las necesidades tanto del usuario como del transportista, generalmente en estas zonas es donde los servicios informales de transporte hacen sus asentamientos y cubren estas necesidades en una forma precaria, situación que hoy en día en las cabeceras cantonales se está volviendo una costumbre usar este tipo de transporte no autorizado por falta de cultura, para optimizar este servicio en las ciudades de mayor población se ha implementado sistemas de transporte como en nuestra ciudad existe la caja común, en la ciudad de Quito los usuarios usan el Metro y el Trole así como se está aplicando la tecnología en los sistemas de cobro unificado o mediante tarjetas magnéticas, el transporte público también está tomando un giro trascendental usando energía renovable como la eléctrica, apuntando a una movilidad sostenible y conservando el medio ambiente.

En todo el presente trabajo investigativo se ha profundizado en la idea de que debería existir exoneraciones en matriculación vehicular para personas con discapacidad y que poseen un vehículo, que a más de ser un bien, se

constituye en una herramienta de trabajo que aporta al sustento diario de familias.

Las personas con discapacidad por mucho tiempo han sido renegadas de la sociedad, recientemente se ha intentado dar un respaldo en el ámbito legal para que pueden incluirse de forma idónea. Es paradójico y muy contraproducente que por una parte se intente proteger pero en la práctica se deja en total desamparo en cuestión de tributos aportados por personas con discapacidad.

Sería muy beneficioso y a la vez justo que se dé una exoneración de este tipo, para que quienes más necesitan sean quienes más tengan apoyo gubernamental. La Constitución de la República del Ecuador establece tácitamente los derechos y beneficios de quienes poseen una vulnerabilidad y es propicio que se brinde una solución oportuna.

4.3. MARCO JURIDICO

4.3.1. Constitución De La República Del Ecuador.

Toda sociedad se encuentra regida por normas y leyes que regulan la normatividad en cada una de las ramas del Derecho y en el caso de la presente investigación de Tesis he podido encontrar una falta de disposición legal en normas de inferior jerarquía a la Constitución de la República del Ecuador, que limitan, restringen y violentan los principios constitucionales de la igualdad y equidad en relación a las personas con discapacidades para la obtención de licencias de conducir profesional.

Con base a los derechos tutelados en la Constitución de la República del Ecuador, se busca garantizar la inclusión de todas las personas para el acceso al trabajo, tomando en especial atención a aquellas que se encuentran en situación de vulnerabilidad como lo son las personas con discapacidad, para quienes se aplican medidas de discriminación positiva, que les permita acceder al trabajo en condiciones que les beneficien para poder trabajar y mantenerse por sí solos.

En el artículo 33 de la Constitución de la República del Ecuador, esta establecido el derecho al trabajo y a la seguridad social, en donde se manifiesta que el trabajo es un deber social y un derecho económico con lo cual se garantiza una vida digna con un ingreso o retribución justa, esto conlleva al bienestar personal y superación familiar.

el artículo 325 manifiesta que: “El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de auto sustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores.” (Constitución de la Republica del Ecuador, 2008). A través de la Constitución de la República del Ecuador se establece el acceso universal al trabajo para todas las personas y en todas sus formas, que les permita ser productivos para la sociedad y les permita sustentarse a si mismos y a sus familias.

En nuestro Estado Constitucional de Derechos se garantiza mediante este articulado todas las modalidades de trabajo, sean autónomas o bajo relación de dependencia, el artículo 326 numeral 5 establece:

Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, higiene y bienestar, disposición que tiene la calidad de principio, por ende es de orden superior, así el Estado garantiza la accesibilidad al trabajo autónomo, libre y autosustentable. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Por otro lado, se dictamina que todo trabajo debe ejercerse bajo condiciones seguras, saludables que permitan un proceso laboral cómodo y seguro, exhortando al Estado a afirmando el Derecho al Trabajo.

El artículo 47 de la Constitución de la República del Ecuador, establece:

Los derechos de las personas con discapacidad, en donde como Ley Suprema procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, en la que, mediante medidas afirmativas, atención prioritaria, rebajas en servicios públicos, exenciones en el régimen tributario, condiciones de igualdad de oportunidades que fomenten el trabajo, vivienda educación.(Constitución de la República del Ecuador,2008)

Dentro del mismo cuerpo legal estudiado se han establecido una serie de resoluciones que permiten la igualdad de condiciones para aquellos que por alguna situación no tienen acceso a una integración total a la sociedad por sí solos, es aquí cuando el Derecho debe actuar para lograr su incorporación plena como individuos activos de la dinámica social.

El artículo 84 de la Constitución de la República del Ecuador, concerniente a la adecuación jurídica de las normas y leyes, la

Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tiene la potestad de adecuar formal y materialmente las leyes y normas siempre que no contravengan el orden jerárquico especificado en el artículo 425 del mismo cuerpo legal.

En este punto se toma en cuenta el orden de Supremacía de la Constitución de la República del Ecuador ante las demás leyes, obligación sobre la cual la Asamblea debe elaborar las leyes y normas convenientes para la materia en especial a tratarse, como es el caso de las personas con discapacidad en el que baso el presente trabajo

En el capítulo sexto de la Constitución de la República del Ecuador en referencia a los Derechos de libertad en su artículo 66 numeral 4 se reconoce y garantizará a las personas “Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación”. (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Nuestra Constitución de la República del Ecuador, nos garantiza a los ecuatorianos un trato justo en igualdad de condiciones, es decir que estando dentro de un grupo con similares características y cumpliendo funciones similares, se debe estar amparados en contextos iguales.

Doctrinariamente existen dos tipos de igualdades que comprende la igualdad ante la ley e igualdad en la ley.

La igualdad ante la Ley Francisco Rubio Llorente citado por Juárez Mario dice que es “la necesidad de que la norma sea aplicable por igual a todos aquellos que se encuentran en una situación descrita en el supuesto” (Juárez Mario, Igualdad y acciones afirmativas, 2004, pág. 15). Todos somos considerados en igualdad de derechos, ante la idea de que dos personas

estén en similares circunstancias hace suponer de que deben ser tratados como tal, sin ninguna distinción, ya sea por su raza, sexo o color, etc.

De igual forma “La igualdad en la ley, en cambio, apunta a su contenido, por lo que se constituye como un límite a la libertad del legislador” (Juárez Mario , Igualdad y acciones afirmativas, 2004, pág. 16). Es la factibilidad que tiene el legislador para crear leyes que beneficien a quienes mas necesiten y se de una condición de igualdad dentro de factores diferenciales, por ejemplo la Asamblea debería crear una Ley que beneficie a las personas con discapacidad que laboran como conductores de vehículos públicos.

4.3.2. Tratados Internacionales Relacionados A Las Personas Con Discapacidad.

El Ecuador como un Estado constitucional de derechos es firmante de los diversos tratados y convenios internacionales como por lo que es miembro parte, debiendo respetarlos e incorporarlos en la legislación ecuatoriana así como también el estado tiene que velar por los intereses generales colectivos e individuales de las personas con discapacidades en todas las áreas fomentando su integración y desarrollo en el que se incluyen todos los derechos y libertades inherentes al ser humano impartidas mediante políticas publicas sin discriminación además de dar prioridad en varias áreas por un grupo de atención prioritaria, condiciones que en la antigüedad generalmente conllevaba a padecer condiciones ínfimas de pobreza y rezagados ante la sociedad, con este cambio se esta rompiendo muchas barreras para combatir la desigualdad y la vulnerabilidad conllevando a dar una mejor calidad de vida

a este grupo de personas, entre algunos de los convenios y tratados podemos nombrar algunos como los siguientes:

- ✓ Carta de las Naciones Unidas (1945)
- ✓ Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948)
- ✓ Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966)
- ✓ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966)
- ✓ Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008).
- ✓ Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (1999).

4.3.3. Legislación De Discapacidades

Se fundamenta principalmente en la no discriminación, en la igualdad de oportunidades, en la inclusión y participación en el beneficio a las fuentes laborales determinando que las personas con deficiencia o con condición discapacitante es toda aquella persona que presente disminución o supresión temporal de alguna de sus capacidades físicas, sensoriales o intelectuales, para ejecutar actividades de desempeño cotidiano, actualmente en nuestra Constitución de la República del Ecuador, se establece el termino inclusión dentro de todo ámbito, sea laboral, educativo, social con la finalidad de garantizar el ejercicio de los derechos de este grupo de atención prioritaria y considerado como grupo vulnerable, debiendo el Estado promover e impulsar políticas públicas que permitan eliminar todo mecanismo que impida una integración global o discrimine a las personas por motivos de discapacidad

siendo tomados en cuenta en todo aspecto de interés público y privado, garantizando el acceso al transporte, sistemas tecnológicos, vivienda, salud, educación sin importar su condición física, la inclusión social, rebajas y exoneraciones tributarias, participación política, incentivos en proyectos, derechos de libertad, entre otros respetando los derechos humanos y luchar por su cumplimiento.

4.3.4. Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial Y Su Reglamento.

En Nuestra normativa vigente relacionada con todo lo que es la otorgación de licencias de conducción encontramos desde el artículo 89 al artículo 100 todo lo relacionado con las licencias de conducir en especial el estudio realizado en esta tesis es incluir en el artículo 93 a continuación del segundo inciso lo siguiente:

Para las personas con discapacidad realizar un examen práctico de idoneidad conductiva, para las personas daltónicas, con visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas o diferentes que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer los demás requisitos podrán obtener la licencia profesional habilitante específica a la categoría aprobada, con la inserción de esta normativa habría que también modificar el Reglamento a la Ley en su artículo 132 el numeral noveno en el mismo sentido que el de la Ley para las personas con discapacidades.

El artículo 89 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial señala que “la circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa

previa, con el objetivo de garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor...”(Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018). y posteriormente el artículo 92 de la propia Ley señala que se otorgará por Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su capacitación y formación se encarga a las Escuelas de Conducción, Institutos Técnicos de Educación Superior, Escuelas Politécnicas Nacionales y Universidades autorizadas en el país por el Organismo Nacional Coordinador del Sistema de Educación Superior a través de convenios celebrados con la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. No obstante, en correspondencia con lo que prevé el artículo 20 numeral 5) del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los responsables de las Unidades Administrativas Regionales y Provinciales serán competentes para emitir licencias de conducir para los conductores, sean estos profesionales, o no.

4.3.5. Código Tributario.

El tema de los tributos a más de ser muy amplio y complejo es apasionante conflictivo ha regido y regirá, las relaciones entre los hombres los contribuyentes y el estado. Desde que surgió el fisco por primera vez, cuando aún no existía la moneda hasta nuestros días se confirma como una constante histórica que la administración pública en cada período demanda mayores recursos tributarios, para cumplir con las diferentes actividades; lamentablemente las recaudaciones que nutren al fisco Ecuatoriano, no se le

da una eficiente administración, en virtud de esto, los contribuyentes adoptan una actitud negativa en el cumplimiento de sus obligaciones y delito.

Respecto a los tributos del cual se verifica el hecho generado de la obligación tributaria, es toda persona física o natural y jurídica o moral obligada a cumplir y hacer cumplir los deberes formales según lo establecen las leyes tributarias del país, esto debe proveerse del número de registro nacional del contribuyente (RUC) el cual le sirve como código de identificación en sus actividades fiscales y como control de la administración para dar seguimiento al cumplimiento de los derechos y deberes de éstos. La identificación de los contribuyentes ante la administración tributaria tiene que aparecer registrada en todos los materiales impresos que utilice el contribuyente, como son, papeles con membrete, facturas, cheques, ordenes de compra o pedido o cualquier otro tipo de formulario o documentación.

El sistema tributario ecuatoriano tiene un objetivo preestablecido y común a otros sistemas tributarios del mundo, sufragar gastos del Estado a la vez que procura la justa distribución de las cargas, la protección de la economía nacional y la elevación del nivel de vida de la población. El Estado hace uso del tributo como un instrumento que le permite exigir de la colectividad los recursos económicos que, de conformidad a la capacidad tributaria de cada individuo, las personas pueden aportar para la prestación de los servicios públicos capaces de satisfacer las necesidades colectivas. Al respecto la obligación del ciudadano de contribuir al gasto público mediante el aporte tributario constituye un deber moral, un deber de conciencia asumido por los ciudadanos constituidos en sociedad nacional como una obligación y regulado

mediante principios constitucionales que garantizan que ese aporte sea exigido a quienes posean capacidad económica y que las reglas de asignación de la potestad para su creación obedezcan a principios fundamentales que impidan que el tributo se convierta en confiscación de los bienes del ciudadano. Por todo eso es necesario que todos los contribuyentes de cualquier naturaleza que tenga vínculo tributario con el estado, sea necesario que conozca cuáles son sus derechos establecidos y sus obligaciones.

Dentro del Objetivo Tributario esta:

1-Permanente: Por que es parte misma del Estado y por tanto ésta existe mientras haya Estado.

2- Irrenunciable: Siendo la Potestad Tributaria uno de los atributos del Estado se afirma que el Estado no puede renunciar a la facultad de crear tributos sin lesionar su propia soberanía.

3- Indelegable: El Estado no puede jurídicamente ceder o delegar el atributo de potestad tributaria, no obstante éste (Estado) puede ceder la facultad de establecer los tributos y conceder excepciones, debido a que el poder del Estado es soberano y colectivo

A nuestro entender, el objetivo tributario es por tanto, la obligación que tiene una persona de pagar el tributo debido. Constituye un vínculo jurídico de carácter personal entre el Estado y otros entes públicos (sujeto activo) y la persona obligada al pago del tributo (sujeto pasivo), es ante todo una obligación de dar, pagarle al Estado (sujeto activo), los tributos que se deben.

Dependiendo del tributo y la legislación de cada país, el pago podría hacerse en dinero o en especie.

Si partimos del significado más elemental de la palabra beneficio y tomando una de sus acepciones, podemos definirlo como aquel derecho que compete por Ley o cualquier otro motivo, sería una muy buena forma de ubicarnos dentro de una institución que otorga dispensas a determinados sujetos, sean naturales o jurídicos, por establecidas circunstancias. (Diccionario De La Lengua Española; España, 2001).

De acuerdo con Giuliani la obligación tributaria es un vínculo Jurídico en virtud del cual un sujeto (deudor) debe dar a otro sujeto (acreedor) que actúa ejercitando el poder tributario, sumas de dinero o cantidades de cosas determinadas por la Ley

El Modelo del Código Tributario para América Latina, en su artículo 18, expresa que la obligación tributaria surge entre el Estado y otros entes públicos y los sujetos pasivos, en cuanto ocurre el presupuesto de hecho previsto en la ley del Estado, por tanto, en tal virtud los tributos encuentran su fundamento política y jurídico, para Piñeros Perdomo los incentivos tributarios son disposiciones legales que operan en cualquiera de los elementos del tributo, para reducir o eliminar la carga tributaria en forma temporal, con el fin de promocionar o estimular determinados sujetos o actividades constitucionalmente protegidos y constituyen por regla general, medidas de gasto fiscal (Mauricio Piñeros, Cartagena, p.68-69).

Los sujetos pasivos deberán presentar, a través del anexo, la información relacionada con la utilización de los incentivos y demás beneficios tributarios establecidos, que hayan sido aplicados en el ejercicio fiscal inmediato anterior al de la presentación de dicho anexo, entendido como todo el período desde el primero de enero hasta el treinta y uno de diciembre del respectivo año, independientemente si la información se refiere a incentivos o beneficios relacionados a impuestos cuyos períodos de determinación o liquidación sean anuales o de períodos menores.

La información que debe reportarse en el citado anexo, comprende todos los hechos, operaciones y/o transacciones, efectuadas dentro del territorio nacional o en el extranjero, relacionados con la aplicación de los referidos incentivos y beneficios.

4.3.5.1. Las exoneraciones

Impuesto anual a la propiedad de vehículos e impuesto ambiental a la contaminación vehicular De acuerdo a la Ley Orgánica de Discapacidades se establece que: artículo 73.- En el caso de los vehículos destinados al uso y traslado de personas con discapacidad, para establecer la base imponible, se considerará una rebaja especial de ocho mil dólares (USD 8.000). En el caso de que luego de realizada la rebaja, existiera un excedente, se concederá además una rebaja especial del cincuenta por ciento (50%) del mismo. Adicionalmente, estarán exonerados del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Y aunque en conformidad con lo señalado en el artículo 138 de la Constitución de la República del Ecuador y el artículo 64 de la Ley Orgánica de la Función legislativa, fue aprobada la "Ley Derogatoria Al

Impuesto Ambiental A La Contaminacion Vehicular (impuesto verde)"; por la Asamblea Nacional el 15 de agosto de 2019. Se hace alusión a este importante cambio que nos sirve de guía para comprender las exoneraciones de tributos en el ámbito vehicular.

Para vehículos nuevos adquiridos en el territorio nacional, la exoneración, reducción o rebaja especial se aplicará una vez registrada la información del propietario y verificado el cumplimiento de los requisitos para su otorgamiento. En el caso de vehículos importados para uso personal se aplicara el beneficio automáticamente cuando la información del importador sea proporcionada por la autoridad de aduanera.

Cuando el SRI no pueda verificar automáticamente en la información recibida el cumplimiento de las condiciones establecidas que se otorguen los beneficios, los propietarios podrán presentar la solicitud electrónicamente.

Debemos tener claro que conceptualmente hablando, las exoneraciones, como instituto del derecho tributario no son ni pueden ser un derecho o privilegio, pues, como hemos analizado ellas son un instrumento al que recurre el legislador para obtener ciertos efectos dentro de la sociedad. Pero ello, no significa que, por los efectos al aplicar esta institución, que sea la exoneración per se un beneficio o un derecho de quien es beneficiario del mismo.

Sin perjuicio de lo antes señalado, cuando de la información remitida al Servicio de Rentas Internas y/o de las propias bases de datos no se pudiera verificar, dentro de los procesos automáticos, los propietarios podrán acceder al beneficio, una vez cumplidas todas las condiciones, mediante el portal

transaccional SRI en línea del Servicio de Rentas Internas o presentando una solicitud física en las oficinas de la Administración Tributaria a nivel nacional, cumpliendo los requisitos establecidos en la presente resolución.

Hemos observado que tanto en la doctrina como en las legislaciones estudiadas se ha detectado pronunciamientos, que al tratar sobre las exoneraciones, el legislador siempre se aleja de los condicionamientos bajo los cuales deben ceñirse la expedición de normas exentivas; las mismas que, de manera estricta se sujetarán a los principios constitucionales que rigen el sistema tributario. Lo anterior, no significa que, por el hecho de la mala aplicación de este instituto, el mismo sea dañino o perjudicial al entender su existencia.

Para el otorgamiento de la exoneración de este impuesto respecto de vehículos de propiedad de personas con discapacidad, vigente hasta el año fiscal 2016, a razón de un solo vehículo por titular, el beneficiario podía presentar su solicitud de conformidad a lo establecido en el artículo 2 de la presente resolución que menciona la modalidad de la presentación de la solicitud.

A efectos de aplicar esta rebaja, el solicitante debe haber obtenido previamente la calificación por discapacidad, otorgada por la autoridad competente. El porcentaje de discapacidad establecido deberá registrarse en la solicitud correspondiente sin necesidad de adjuntar el documento que acredite su discapacidad, siendo facultad de la Administración Tributaria validar esta información en las bases de datos entregada por la autoridad competente mediante los medios electrónicos establecidos.

Analizar el costo beneficio ya que, por el hecho de perseguir ciertos fines no se puede pervertir el sistema tributario yéndose contra los principios que lo sustentan y sobretodo contra la justicia. Los beneficios tributarios buscan promover el ejercicio de ciertas actividades económicas o conductas sociales con fundamento en otros postulados constitucionales, distintos del deber de contribuir, y reconocen abiertamente su función una vez otorgado un beneficio tributario su evaluación debería reparar en a) su efectividad, b) eficiencia y c) eficiencia relativa. La efectividad mide la variación de la variable objetivo atribuible directamente al beneficio tributario, es decir, una vez aislados los efectos de otras variables. La efectividad, entonces, está asociada a los beneficios del incentivo. Por su parte, la eficiencia compara los beneficios y los costos del incentivo. Un beneficio tributario será costo-eficiente si los beneficios que de él se derivan superan a los costos que supone. Finalmente, e idealmente, se debería analizar la eficiencia relativa del beneficio tributario, es decir, constatar que otros instrumentos de política no sean más costo-eficientes. En esta sección se plantean los beneficios y costos que deberían considerarse en una evaluación teórica de los beneficios tributarios, independientemente de las restricciones que luego surjan en una evaluación empírica.

4.3.6. DERECHO COMPARADO.

4.3.6.1. Chile

LEY NUM. 18.290 LEY DE TRANSITO CHILE.

En su artículo 12 establece las licencias profesionales y no profesionales y especiales dentro de las profesionales están

estipuladas las A1, A2, A3, A4 y A5, todas estas permiten conducir vehículos de servicio público empezando por los taxis y así sucesivamente, las personas que quieran obtener este tipo de licencia deben cumplir con los requisitos establecidos en su artículo 13 tales como:

- 1.- tener mínimo 20 años.
- 2.- acreditar haber estado en posesión de la licencia tipo B por dos años.
- 3.- Aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidos por el Estado.
- 4.- Acreditar, en caso de la Clase A-3, haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-2 o Clase A-1. Tratándose de la Clase A-5, los postulantes deberán acreditar haber estado en posesión, durante a lo menos dos años, de la Licencia Clase A-4.
- 5.- Acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas.

Existen diferencias sustanciales en comparación con nuestro país Ecuador, debido a que la mayoría de edad es cumplidos los 18 años en donde ya se puede optar por adquirir una licencia de conducir. Varian los nombres de las licencias y el tiempo que duran los cursos para adquirir una licencia que hace suponer mas preparación para enfrentarse al volante. Me parece que se trata en esta legislación chilena de proteger en lo posible al conductor y a los

transeúntes, debido a que mientras más duraderos sean los estudios para obtener una licencia, mayor preparación tendrá el conductor, evitando así en lo posible futuros accidentes producto del desconocimiento de leyes de tránsito o por padecer algún tipo de enfermedad que sea impedimento para adquirir la licencia.

4.3.6.2. Colombia

Ley 1383 de 2010: Código Nacional de Tránsito

En la legislación de Colombia concretamente en su artículo 19 establece los requisitos para obtener una licencia profesional

1. Saber leer y escribir.
2. Tener 18 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos y de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales, entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

La legislación colombiana es parecida a la ecuatoriana en cuanto a la edad propicia para adquirir una licencia y diversos exámenes que se realizan previo

su obtención. Se evidencia que el Ministerio Público enfatiza el cuidado en la cuestión visual. En contraste con nuestras leyes, en Ecuador se sigue un curso privado y luego se acude a una institución que netamente se enfoca en el exámen teórico.

4.3.6.3. República Dominicana

Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana

En esta legislación no hace diferencia alguna para obtener una licencia de conducir profesional conforme lo establece su artículo 101.- Calidad del conductor. El conductor de transporte público de pasajeros deberá cumplir con los niveles de calidad, en cualquiera de sus modalidades. Ellos son los siguientes: 1. Acreditar una escolaridad mínima equivalente a la educación básica. 2. Contar con un mínimo de veintiún (21) años de edad y un máximo de sesenta y cinco (65) años. 3. No poseer antecedentes penales y presentar documentos de buena conducta. 4. Haber pasado por una escuela de capacitación para conductores aprobada por el INTRANT y haber obtenido el certificado de aptitud psicofísica y técnica correspondiente. 5. Contar con licencia de conducir de la categoría correspondiente, vigente.

Consecuentemente se ha demostrado que en otras legislaciones si es aplicable el otorgamiento de licencias de conducir profesionales a personas con discapacidades que reúnan condiciones físicas y motoras o que sus vehículos estén adaptados a sus condiciones de discapacidad.

5. MATERIALES Y MÉTODOS

5.1. MATERIALES UTILIZADOS.

Entre los diferentes materiales utilizados en el presente Trabajo de Titulación, que me permitieron encaminar la investigación tenemos diversas fuentes bibliográficas, como:

Obras, Leyes, Manuales, Diccionarios, Ensayos, Revistas Jurídicas, obras Científicas y Páginas web de los organismos de justicia de diversos Estados, que se encuentran citados respectivamente y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi Tesis.

Entre otros materiales se encuentran:

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

5.2. MÉTODOS

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

➤ **Método Científico:**

Conocido como el camino a seguir para determinar la verdad de nuestra problemática, este método fue utilizado al momento de alcanzar conocimientos cuando consulte las diferentes obras jurídicas, científicas, desarrolladas en el Marco Conceptual y Doctrinario de mi trabajo de investigación, que constan en las citas y las bibliografías correspondientes.

➤ **Método Deductivo:**

Se caracteriza principalmente por partir de una premisa general para llegar a una particular; fue aplicada en mi trabajo de investigación en la parte de Revisión de Literatura, al momento de analizar como se otorgan las licencias de conducir en otros países tratando de analizar si sería viable insertarlas en nuestra legislación.

➤ **Método Inductivo:**

Fue aplicado en la Revisión de Literatura, para describir el Tránsito y seguridad vial, Transporte terrestre, licencias de conducción, matrícula vehicular, discapacidad, exoneración tributaria, derecho al trabajo a la igualdad y equidad.

➤ **Método Analítico:**

Ha sido fundamental al momento de realizar el respectivo análisis después de cada cita, exponiendo la temática investigada desde nuestra perspectiva en la revisión de literatura, además fue aplicado al analizar e interpretar los resultados de las encuestas y entrevistas.

➤ **Método Exegético:**

Método de gran ayuda en el ámbito del Marco Jurídico, aplicado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para la fundamentación legal de mi trabajo de investigación, siendo estas: Constitución de la República del Ecuador, Instrumentos Jurídicos Internacionales relacionados con las personas con discapacidad, Legislación de Discapacidades, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, Código Tributario.

➤ **Método Hermenéutico:**

Aplicado 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:**

Método utilizado al momento de realizar las preguntas para la obtención de información, que más tarde fueron aplicadas en las encuestas y entrevistas.

➤ **Método Comparativo:**

Método usado al analizar el Derecho Comparado, en el que se investigo los requisitos para otorgar licencias de conducir profesionales a personas con discapacidad en las legislaciones de Chile, Argentina, Colombia y Republica en las que se logró establecer diferencias y semejanzas de nuestra Legislación con la de estos países.

➤ **Método Estadístico:**

El método utilizado para realizar la tabulación, los cuadros estadísticos y representación gráficas para establecer tanto los datos cuantitativos y cualitativos de la investigación, mediante las Técnicas de la Entrevista y la Encuesta; y finalmente la aplicación de Resultados de la Investigación.

➤ **Método Sintético:**

Este método fue utilizado al momento de emitir un criterio luego de realizar un estudio minucioso de una temática, para luego resumir y extraer las partes más relevantes.

➤ **Método Histórico:**

Aplicado en el desarrollo del Marco Doctrinario, al analizar acontecimientos que se han suscitado en el pasado no solo en el ámbito nacional sino también en lo internacional, encontrado las razones del porqué la necesidad de obtener licencia profesional las personas con discapacidad.

5.3. TÉCNICAS.

La Encuesta: Practicado a 30 profesionales de derecho en libre ejercicio con conocimiento acerca de la problemática planteada, Cuestionario que contiene preguntas y respuestas que sirve de ayuda para reunir datos o detectar la opinión pública sobre la problemática planteada.

La Entrevista: Se aplicó a 5 profesionales especializados en Derecho conocedores de la problemática que consiste en el diálogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio,

5.4. OBSERVACIÓN DOCUMENTAL.

A través de esta técnica se realiza el estudios de ordenanzas y de una sentencia relacionada con estas ordenanza en donde por primera vez se brinda la oportunidad laboral en transporte a las personas con discapacidad, en el año 2009 el Municipio de Loja elabora la ordenanza para la regularización del taxi ejecutivo en donde acatando las disposiciones constitucionales por primera vez en el Ecuador se asigna cupos te taxi a personas con discapacidades, posteriormente en el año 2016, el mismo municipio elabora y aprueba la ordenanza para la regularización del taxi

eléctrico en el cantón Loja, en donde igualmente se otorgó cupos a personas con capacidades diferentes insertándoles en el ámbito laboral en el ámbito del transporte de servicio público.

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

6. RESULTADO

6.1. RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE LA ENCUESTAS

Las encuestas fueron aplicadas a treinta profesionales del Derecho en el libre ejercicio en la ciudad de Loja, conocedores de la problemática planteada, de quienes se obtuvo los siguientes resultados:

Pregunta N° 1

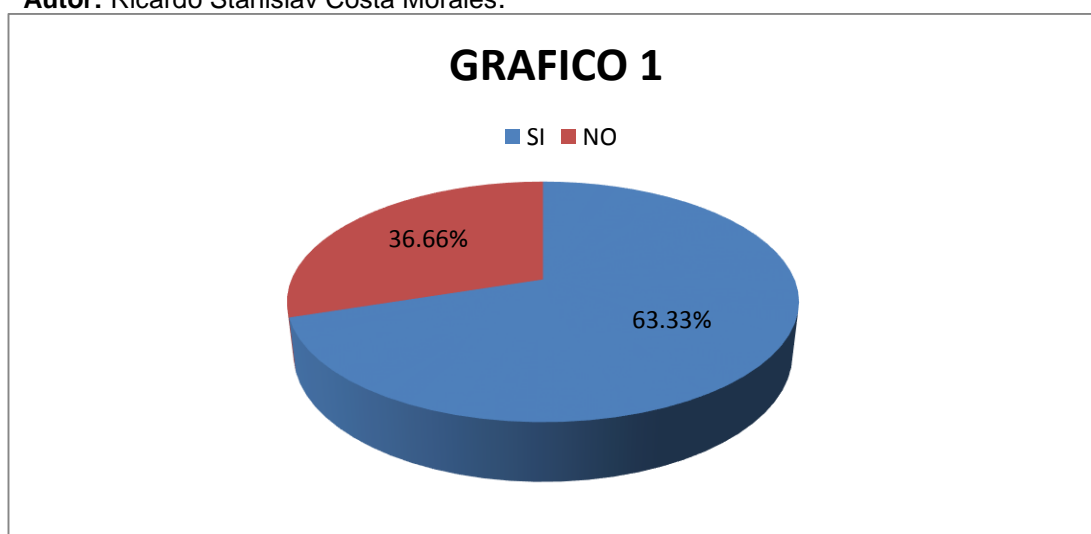
¿Considera usted, que se cumple con los derechos Constitucionales a favor de las personas con discapacidad, al momento de obtener licencias de conducir y exoneración tributaria?

Cuadro Estadístico N°. 1

INDICADORES	VARIABLES	PORCENTAJE
Si	19	63.33%
No	11	36.66%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 Profesionales de Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales.



Interpretación:

En la primera pregunta, de los treinta profesionales de Derecho encuestados, 19 profesionales que equivale al 63.33% manifestaron que si se cumple con los derechos constitucionales de las personas con discapacidad al momento de obtener licencia profesional y exoneración tributaria; mientras que 11 profesionales que representan al 36.66% de los encuestados manifiestan que no se cumple con lo preguntado, de las respuestas obtenidas que contestaron afirmativamente su amparo a su respuesta es que al ser las personas con discapacidad un grupo de atención prioritaria tienen sus beneficios que se cumplen en la práctica así, como también manifiestan que los descuentos tributarios se aplican a favor de acuerdo al grado de discapacidad; en el caso de los encuestados que respondieron negativamente a la pregunta uno, su sustento lo basan en que en la practica se vulneran varios derechos constitucionales de las personas con discapacidad que no se cumple a cabalidad lo establecido en la norma y que a las personas con discapacidad solo se entrega un tipo de licencia y los descuentos tributarios se les pone muchas trabas para hacerlo.

Análisis:

En esta pregunta se observa que más del sesenta y tres por ciento de los encuestados, demuestran que existe un alto grado de desconocimiento a lo preguntado, dadas las circunstancias que los principios constitucionales no se cumplen a cabalidad y existe una vulneración de igualdad de derechos, hasta la presente fecha en nuestra legislación no existe norma alguna que faculte a las personas a obtener una licencia profesional, lo que conlleva a una

discriminación, si bien existen varios tipos de discapacidades hay personas que pueden desempeñar un rol como conductor profesional, sumado a que en la actualidad la tecnología a innovado varios tipos de vehículos que se adaptan fácilmente a su manejo y se los acopla de acuerdo a su discapacidad, en lo relacionado a la exoneración tributaria, las personas con discapacidad que poseemos vehículos de servicio público o taxi, se ven afectados en su patrimonio en el momento de matricular los vehículos, en el sentido que solo tenemos un descuento dependiendo del grado de discapacidad, mientras que las personas naturales que tiene licencia profesional y son propietarios de vehículos de servicio público tienen exoneración tributaria total.

Pregunta N° 2

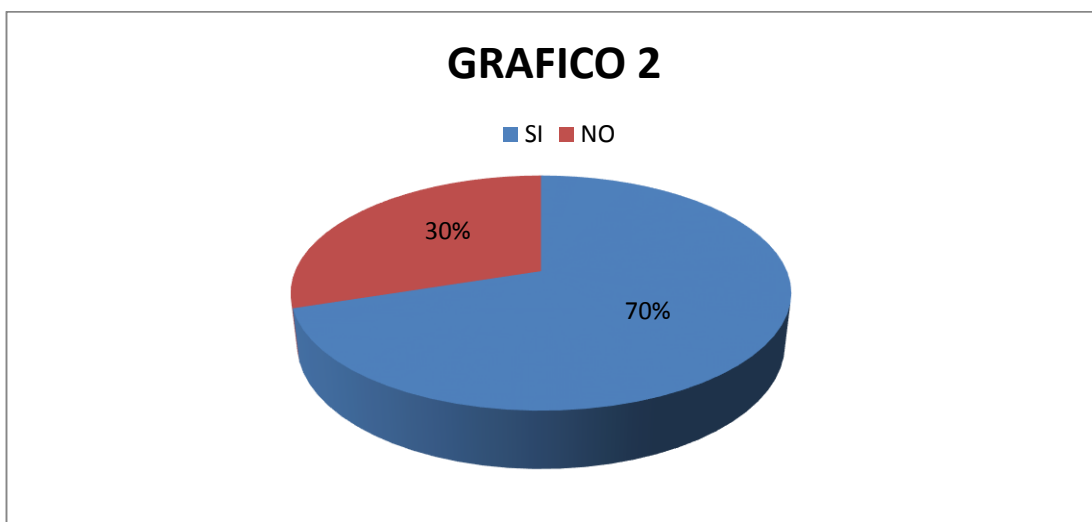
¿Cree usted, que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento están cumpliendo con los principios constitucionales de igualdad y equidad en relación a la obtención de licencias de conducir y sus beneficios?

Cuadro Estadístico N° 2

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	21	70%
No	9	30%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales



Interpretación:

En la segunda pregunta, de mi tema de investigación de los treinta profesionales de Derecho encuestados 21 que equivale al 70%, manifestaron que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento si están cumpliendo con los principios constitucionales de igualdad y equidad en relación a la obtención de licencias de conducir y sus beneficios en amparo a que la ley en materia de tránsito y su Reglamento cumplen con lo establecido en la Constitución de la República del Ecuador, aduciendo que las personas con discapacidad tienen prioridad en beneficios no solo de igualdad y equidad sino muchos mas como la exoneración en el pago de obtención de licencias de conducir.

En cambio los encuestados en el porcentaje del 30% señalan que no se esta cumpliendo con los principios constitucionales de igualdad y equidad, amparados en que al momento de restringir el acceso a ciertos benéficos o a cierto tipo de documento habilitante se vulneran estos derechos en el caso concreto que al no permitir la obtención de licencias profesionales se restringe beneficios tributarios.

Análisis:

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede establecer que la mayoría de encuestados desconocen los impedimentos legales que tienen las personas con discapacidad en diferentes aspectos como por ejemplo que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como su Reglamento, están violentando los principios constitucionales de igualdad y equidad al momento que querer obtener una licencia de conducir profesional, dadas las circunstancias que dicha norma no contempla esta obtención y como consecuencia limita al trabajo, limita a los benéficos de exoneración tributaria en pagos de matriculas, no existe la igualdad entre un conductor con licencia profesional y uno con licencia de discapacidad, limita y restringe al trabajo en igualdad de condiciones.

Pregunta N° 3

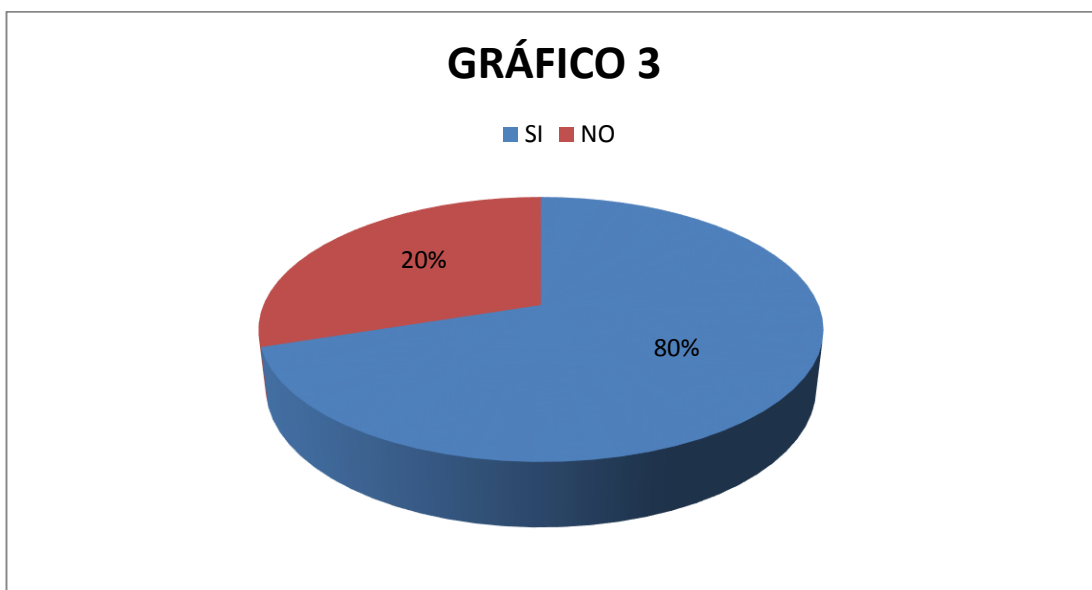
¿Cree usted, que las personas con discapacidad están facultadas para conducir vehículos de servicio público?

Cuadro Estadístico N° 3

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	24	80%
No	6	20%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho del cantón Loja.

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales



Interpretación:

En la tercera pregunta, de los treinta profesionales de Derecho encuestados, 24 profesionales que representan al 80% manifestaron que sí creen que las personas con discapacidad están facultadas para conducir vehículos de servicio público, dependiendo de su grado de discapacidad esto lo sustentan que al conducir un vehículo de servicio público no solo corre peligro la vida del conductor sino también todo tipo de ciudadano que circule en vehículo o en calidad de peatón en su generalidad esta facultad de conducir este tipo de vehículos tiene que ser regulado previo a un estudio que faculte una acreditación para su conducción; por otra parte de los encuestados en una cantidad de 6 profesionales del derecho que constituyen a un 20% manifiestan que no están de acuerdo en que las personas con discapacidad conduzcan vehículos de servicio público, sustentando sus respuestas que no se brinda seguridad en que una persona con discapacidad conduzca vehículo de servicio público.

Análisis:

El porcentaje mayoritario que responde al sí, está de acuerdo en que una persona con discapacidad conduzca vehículos de servicio público, pero en la realidad de nuestro ordenamiento jurídico la norma imperativa que regula controla y otorga las licencias profesionales para conducción, cuentan con un vacío excluyente y discriminatorio que vulnera nuestras aspiraciones de superación en el ámbito laboral y a más de eso nos deja en desigualdad de condiciones a todos quienes de una o de otra manera tenemos algún porcentaje de discapacidad, haciendo un análisis en lo que corresponde a la inclusión laboral nos vemos afectados por esta limitante legal, en el caso no consentido de conducir este tipo de unidades de servicio público seríamos objeto de multas y sanciones, lo que nos conlleva atender que contratar choferes con licencia profesional para que conduzcan nuestras unidades conllevando a una reducción de nuestros ingresos ya que la gran parte de producción se destina al pago del conductor, el pago del aporte de seguro obligatorio, y mas gastos operativos que hacen que esta fuente laboral sea improductiva para quienes conformamos este grupo de personas de atención favorable.

Pregunta N° 4

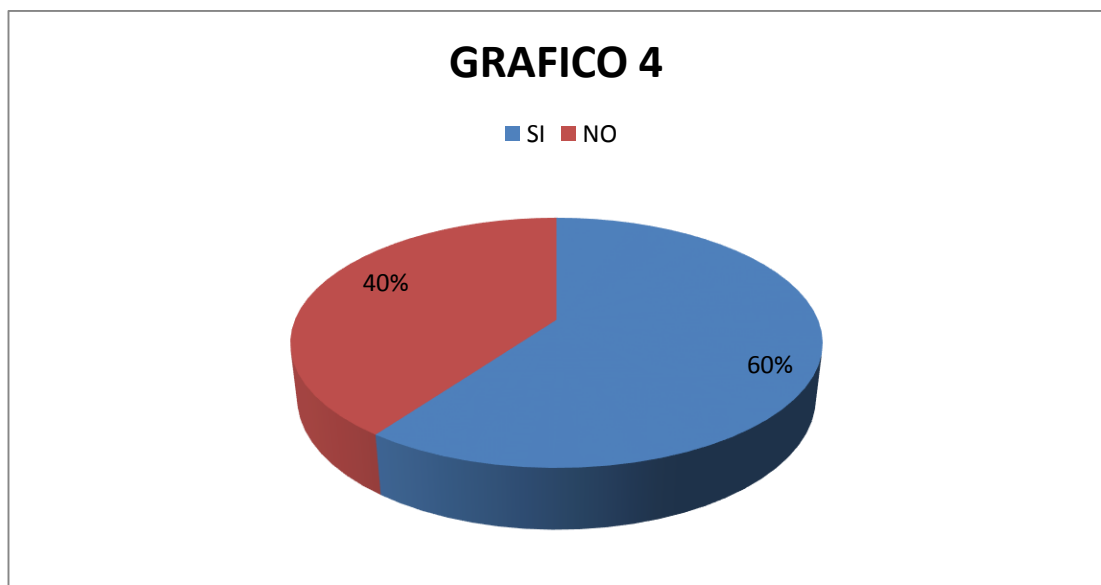
¿Conoce usted, que las personas con discapacidad están facultadas para obtener licencia de conducción profesional?

Cuadro Estadístico N° 4

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	18	60%
No	12	40%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales.



Interpretación:

En la cuarta pregunta, de los treinta profesionales de Derecho encuestados, 18 profesionales que pertenecen al 60% manifestaron que sí conocen que las

personas con discapacidad están facultadas para obtener licencia de conducción profesional, que este factor depende del grado de discapacidad para obtener dicha licencia, que solo en el caso extremo de discapacidad física no sería accesible y tampoco se podría otorgar a licencias de conducir a quienes poseen discapacidad mental, en el caso de quienes poseemos discapacidad leve los encuestados nos responden que en estos casos los vehículos deberían ser adaptados a las necesidades físicas de la persona; por otro lado, de los encuestados 12 profesionales del derecho, que cuantifican el 40 % respondieron negativamente, sustentando sus respuestas en la ley vigente y su reglamento en transporte terrestre que facultan a las personas con discapacidad optar por una licencia no profesional tipo F.

Análisis:

Las personas con discapacidades que en la actualidad han conseguido adquirir una fuente laboral en el ámbito del transporte público a la fecha actual no pueden optar por una licencia tipo profesional, de conformidad a la encuesta realizada puedo deducir que existe un gran desconocimiento en este ámbito, debido a que si la problemática existe en forma real no somos muchas las personas que a nivel nacional nos vemos atravesando esta necesidad y por ende nuestros legisladores no han podido realizar un planteamiento legal en este sentido.

Pregunta N° 5

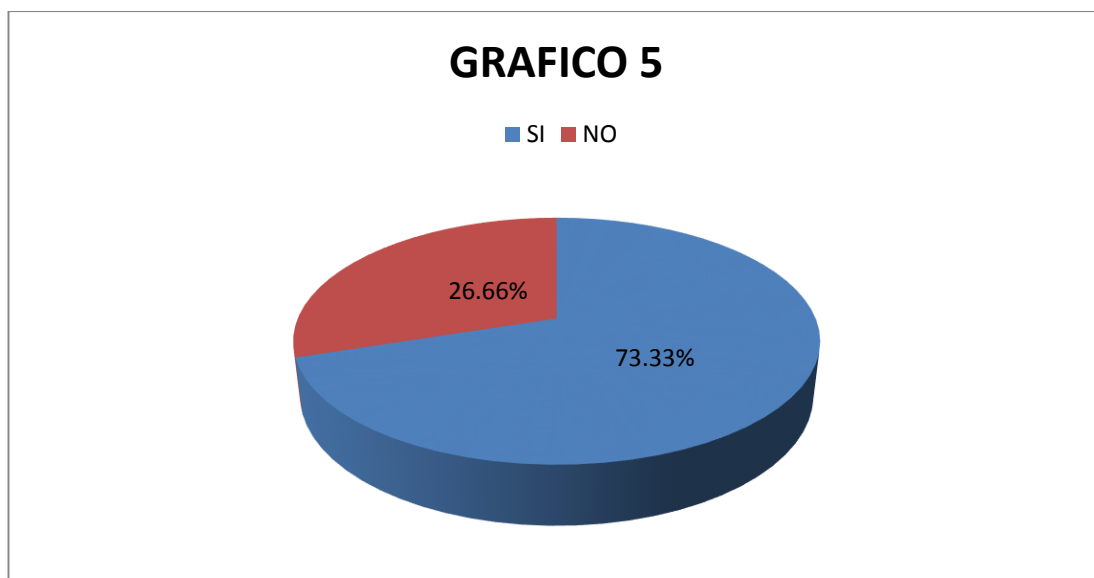
¿Esta de acuerdo que las personas con discapacidad que son propietarios de vehículos de servicio público, gocen de exoneración tributaria en matricula de sus unidades?

Cuadro Estadístico N° 5

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	22	73.33%
No	8	26.66%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho de la ciudad de Loja.

Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales.



Interpretación:

En la quinta pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 22 profesionales que conforman el 73.33 % manifestaron que sí, están de

acuerdo en que las personas con discapacidad que son propietarios de vehículos de servicio público, gocen de exoneración tributaria en matricula de sus unidades, el sustento de los profesionales del derecho que han respondido positivamente a esta interrogante fundamentan en que los grupos de atención prioritaria por su condición reciben exoneración tributaria de acuerdo al grado de discapacidad y por que nuestra constitución física garantiza este derecho; los profesionales que respondieron negativamente en un numero de 8 que constituyen el 26.66 % en el que sustentan sus respuestas en que la igualdad de condiciones es para todos por consiguiente se debería cancelar dichos valores de matricula igual que el resto sin diferencia alguna.

Análisis:

El mayor porcentaje de encuestados han respondido que si están de acuerdo en que exista una exoneración tributaria en el pago de matriculas de vehículos de servicio público, donde los propietarios sean personas con discapacidades y en un porcentaje menor se contraponen a que este beneficio al grupo prioritario de alta vulnerabilidad sea otorgado, desde un punto de vista imparcial y considerando los principios constitucionales de equidad e igualdad se debería tratar en las mismas condiciones en exoneraciones tributarias en el pago de matriculas de servicio público, caso contrario si existe una vulneración de derechos y beneficios tributarios a es grupo de atención prioritaria.

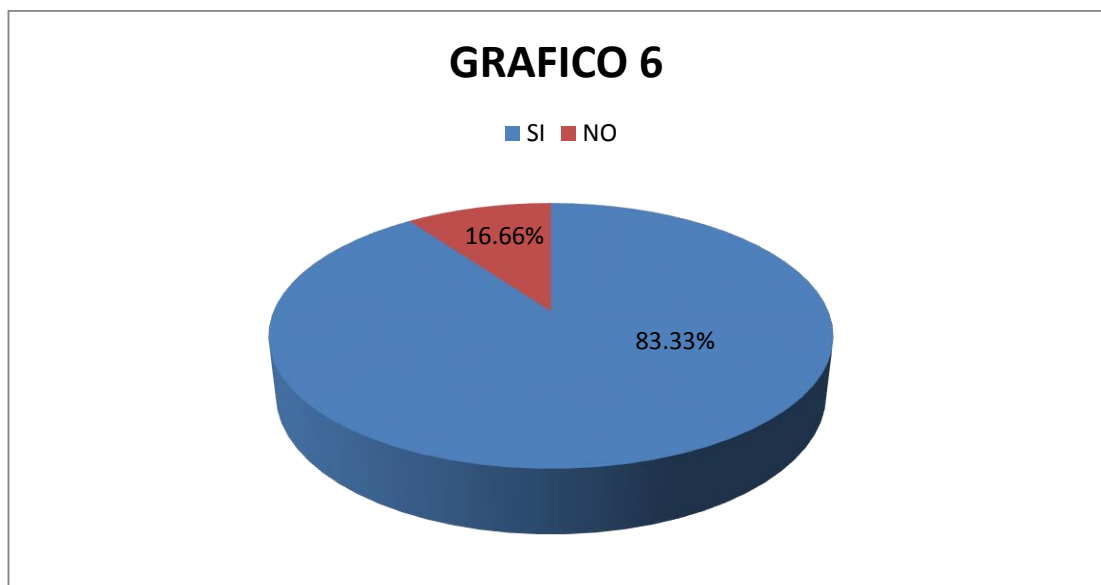
Pregunta N° 6

¿Esta usted de acuerdo, que se elabore un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario en matriculas de vehículos de servicio público?

Cuadro Estadístico N° 6

Indicadores	Variables	Porcentaje
Si	25	83.33%
No	5	16.66%
Total	30	100%

Fuente: Encuestas aplicadas a 30 profesionales de Derecho de la ciudad de Loja.
Autor: Ricardo Stanislav Costa Morales.



Interpretación:

En la sexta pregunta, de los treinta profesionales de derecho encuestados, 25 profesionales que representan al 88.33%, manifestaron que sí están acuerdo, que se elabore un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento fundamentándose en que se debe dar fiel cumplimiento a los preceptos constitucionales y así llenar los vacíos legales que afecten y perjudiquen la igualdad de condiciones y beneficios de las personas con discapacidad y de los grupos de atención prioritaria, por otra parte 5 encuestados que representan el 16.66% expresan su negativa basados en que para conducir vehículos de servicio público se debe analizar a profundidad que tipos de discapacidad tienen aquellos que quieren optar a tener licencia de conducir manifestando que se debe asegurar la vida de las personas que son movilizadas por medio del transporte público y que también que ya existen varios tipos de beneficios establecidos legalmente en la ley consecuentemente no sería procedente seguir ofreciendo mas beneficios.

Análisis:

La gran mayoría de encuestados tienen una posición de apoyar al proyecto de reforma planteado en busca de mantener una equidad e igualdad de condiciones y más aun cuando el grupo de atención vulnerable tiene que tener acceso a un porcentaje debidamente establecido en la ley en lo referente a la inserción laboral, si bien la magnitud de impacto social a la presente fecha es baja en este tema planteado de reforma lo que hace razonar que por el desconocimiento de la Ley, se ignora que existen perjuicios latentes a varios

grupos de personas y no solo que vulneran sus derechos sino que segregan a no poder acceder a dichos benéficos, por lo que este tema debe ser analizado a profundidad a fin de poder implementar en nuestra normativa la norma que permita al menos garantizar la igualdad y la equidad de condiciones en el pago en matriculas de vehículos de servicio público.

6.2. RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTAS

La técnica de entrevistas fue aplicada a cinco conocedores de la temática comprendidos entre profesionales del Derecho y Tributarios, en libre ejercicio que tienen amplio conocimiento sobre el tema abordado.

Pregunta uno: ¿Cree usted que las personas con discapacidad habilitadas para conducir vehículos, puedan laborar conduciendo vehículos de servicio público?

Respuestas:

- **Entrevistado 1.-** Creo si pueden siempre que la ley les permita hacerlo porque de que tengo entendido ellos tienen una licencia especial para conducir.
- **Entrevistado 2.-** Considero que es posible y es factible, haciendo una reforma a la Ley de Transito pero también estableciendo que esa reforma tiene que tener algunos parámetros en consideración y uno de ellos es el tipo de discapacidad y el grado de discapacidad para conducir un vehículo de servicio público logrando contrarrestar esos dos puntos con una norma clara en esos parámetros creo es posible.

- **Entrevistado 3.-** Primeramente se tendría que hacer un estudio médico y psicológico de este grupo de personas para poder determinar sus habilidades y destrezas en la conducción de vehículos.
- **Entrevistado 4.-** Debería permitirse que las personas que tengan la idoneidad y acrediten poder hacerlo se les de paso para que conduzcan estos vehículos.
- **Entrevistado 5.-** Si efectivamente considero que las personas con discapacidad dependiendo de su grado están totalmente habilitados para conducir vehículos de servicio público.

Comentario del Entrevistador:

Existe criterio uniforme en que se les dé la oportunidad de conducir vehículos de servicio público, considerando sus habilidades y siempre que cumplan con los exámenes que deberían implantarse, no todas las personas que poseen algún tipo de discapacidad deben ser segregadas mas bien debe de buscarse los mecanismos y la normativa para incorporarlos en el ámbito laboral, buscando una vida digna y un sustento diario dignificando su vida y entorno social.

Pregunta dos: ¿Tiene usted conocimiento que tipo de exoneración tributaria en lo relacionado al pago de matrícula tienen los vehículos de servicio de transporte público?

Respuestas:

- **Entrevistado 1. –** Los que pertenecen a cooperativas y compañías sumado a que el conductor sea chofer profesional tienen una exoneración total.

- **Entrevistado 2.-** Si según lo que estuve revisando en la ley los conductores de vehículos de transporte público con licencia profesional tienen una exoneración del 100% al igual que los vehículos por ejemplo de Solca igualmente tienen una exoneración del 100%, para otros propietarios de vehículos que prestan el servicio de transporte público y no están contemplados en el artículo 7 de la Ley de Impuesto automotores se hace una rebaja, entonces entendamos que la primera es una exoneración en el 100% la segunda es un beneficio de rebaja del 80%.
- **Entrevistado 3.-** De lo que tengo entendido existe una tabla de exoneraciones a mi parecer si no me equivoco esto depende mucho del valor del vehículo y del cilindraje.
- **Entrevistado 4.-** Por ley todo vehículo de servicio público o que pertenezca a las instituciones del estado esta exonerado en el pago del valor de matrícula así como también en otros beneficios.
- **Entrevistado 5.-** Por supuesto que si nuestra legislación indica que cuando el propietario es conductor profesional tiene la exoneración del 100% de aranceles de la matrícula.

Comentario del Entrevistador:

La gran mayoría de los entrevistados concuerdan en criterios pero se confunden con los tipos de exoneraciones que existen en nuestra normativa puedo sumar que los pagos de matrícula se enfocan a dos puntos concretos, en que sean de servicio público y en el tipo de licencia que tenga su propietario, sumado a la tabla establecida en la Ley de vehículos y

automotores en relación a su costo que da varias aristas para aplicar, en el ámbito tributario las personas con discapacidades tienen una tabla especial que diferencia en valores a pagar a las personas naturales con licencia profesional que presten el servicio de transporte público, tabla que analizándola perjudica económicamente a esta clase vulnerable al tener o ser propietario de un vehículo de servicio público..

Pregunta tres: ¿Cree usted, que la inadecuada exoneración tributaria aplicada a las personas con discapacidad que poseen vehículos de servicio público, ubica a este grupo de atención prioritaria en desigualdad al resto de personas naturales?

Respuestas:

- **Entrevistado 1.-** Tengo entendido que al ser un grupo de atención tributaria gozan de exoneraciones pero en el caso concreto de que sean propietarios de vehículos de servicio público también tienen su exoneración pero lo que si no se concretamente a que escala.
- **Entrevistado 2.-** Es interesante justa ver que el beneficio que se otorga a las personas con discapacidad en el artículo 9 de esta ley mencionada anteriormente que señala que se hace una rebaja de 8000 dólares al costo del valor del automóvil, entonces si es desigual y discriminatorio, también pueden hacer el 80% de rebaja pero no es lo mismo entonces si considero que debería verse una forma de aplicar una exoneración adecuada a las personas que poseen vehículo para servicio público.

- **Entrevistado 3.-** Tenía entendido que al ser un grupo privilegiado gozaba de mejores descuentos tributarios pero al ser en sentido contrario claro que se les perjudica a su patrimonio directamente.
- **Entrevistado 4.-** Se tendría que analizar más a profundidad desde el punto de vista que si es un vehículo que genera ingresos y rentabilidad sustentable debería contribuir en igualdad de condiciones sin privilegios pero tampoco perjudicándoles.
- **Entrevistado 5.-**

Es evidente que si porque se está discriminando a este sector vulnerable de personas, más bien la legislación debería exigir más beneficios conociendo que los grupos de atención prioritaria ménese más beneficios.

Comentario del Entrevistador:

Existen varios factores que a la final afectan directamente a los intereses económicos de las personas con discapacidades en el pago de matrícula, desde la misma tabla establecida en el porcentaje máximo de descuento en un 80% o en la reducción de 8000 dólares al costo final del vehículo no representa una equidad ni igualdad ante el resto de personas que prestan el servicio de transporte público teniendo una exoneración total del 100% al contar con una licencia profesional que marca la diferencia.

Pregunta cuatro: ¿Cree usted, que la falta de derecho positivo para que las personas con discapacidad que poseen vehículos de servicio público, ubica a este grupo de atención prioritaria en desigualdad del resto de personas naturales?

Respuestas:

- **Entrevistado 1.-** Tomando como punto de partida que es un grupo de alta vulnerabilidad y que tiene derechos y beneficios considero que si existe desigualdad.
- **Entrevistado 2.-** Pues si podría decirse que es discriminatorio y atenta con el principio de igualdad, porque la exoneración del 100% que se da a los choferes profesionales es importante y a las personas con discapacidad y pese a su discapacidad algunos casos no vaya afectar la conducción del vehículo no pueden acceder a la licencia entonces tampoco al beneficio tributario, se estaría negando un beneficio tributario y se estaría violando el beneficio de igualdad y también a mi parecer al trabajo.
- **Entrevistado 3.-** Esta muy claro que la constitución de la República del Ecuador si garantiza el acceso al trabajo pero al faltar normativas expresas en leyes de menor jerarquía se estaría dejando a un lado a varias personas que quieren aplicar sus derechos y obtener un empleo digno sin discriminaciones de ninguna índole.
- **Entrevistado 4.-** La ley de discapacidades establece un porcentaje exclusivo para que este grupo de personas puedan acceder a sus trabajos con dignidad a esto la también lo sustenta jurídicamente la Constitución, si al existir contradicción a esta normativa lo que se estaría es violentando derechos ya adquiridos y en las normas de menor jerarquía a todo nivel se debe respetar la madre de todas las leyes.

- **Entrevistado 5.-** Por supuesto que si nuestra legislación es poco restringida en esta materia, más bien se debería legislar para que este derecho que tienen las personas con discapacidad se podrían beneficiar dejando de lado el vacío legal que existe en la actual legislación ecuatoriana.

Comentario del Entrevistador:

A nivel nacional Loja es la única ciudad que hasta la presente fecha ha considerado en la rama del transporte la inserción a una fuente laboral en transporte público, debido a esto hoy ya se empieza a notar la falta de derecho en algunos aspectos que afectan directamente a las personas con discapacidad, siendo importante tener otra visión legislativa con proyección a inclusión en el derecho positivo y otorgar realmente los beneficios prioritarios a este grupo de alta vulnerabilidad que tiene el potencial de ejecutar un trabajo por cuenta propia como base de sustento a su hogar.

Pregunta cinco: ¿Qué alternativa de solución diera usted para permitir que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y así lograr la exoneración total en el pago de matrícula en los vehículos de servicio público?

Respuestas:

- **Entrevistado 1.-** Enfocándonos en lo que es la Ley una reforma inmediata a la Ley de Tránsito y su Reglamento.
- **Entrevistado 2.-** Yo aquí considero que hay dos soluciones una bien tributaria o una bien de tránsito apuntando a la licencia profesional, respecto a la tributaria una reforma en el sentido que a las personas

que prestan servicio público y que tienen discapacidad y la otra que tiene que ver con tránsito sería reformar los requisitos para obtener la licencia profesional, establecer una tabla que determine la discapacidad y los grados de afectación con exámenes para establecer que las personas con discapacidad si pueden conducir vehículo automotor.

- **Entrevistado 3.-** En el caso que ocupa a este grupo de atención prioritaria tendría que hacerse una reforma a la Ley de Transporte Terrestre y por ende a su Reglamento para brindar la posibilidad de fuentes laborales a estas personas que intentan ganarse la vida dignamente y por cuenta propia.
- **Entrevistado 4.-** La solución es la reforma a la ley en materia de tránsito para que puedan obtener licencias profesionales.
- **Entrevistado 5.-** Resulta necesaria e indispensable una reforma legal a la legislación para que este sector de personas vulnerables sean beneficiarias en forma prioritaria y además de ser necesario la Asamblea Nacional considere que el grupo de personas vulnerables quieren tener un trabajo digno conforme lo establece la Constitución de la República sea en igualdad de condiciones tomando como referencia que personas que sin tener discapacidad alguna tienen el descuento del 100% en aranceles de matrícula.

Comentario del Entrevistador:

En esta pregunta los entrevistados afirman que necesariamente se debe hacer una reforma que garantice la obtención de una licencia profesional a las

personas con discapacidad, lo que si se debería analizar las condiciones físicas, tipo de discapacidad, y también la adaptación del vehículo a conducirse dado que en la actualidad con la nueva tecnología hasta las personas sin piernas pueden conducir vehículos, analizando en fondo de seguridad al transeúnte y al tránsito en general.

6.3. ESTUDIOS DE CASOS.

6.3.1. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Ejecutivo en el Cantón Loja.

El Municipio de Loja en base a transferencia de competencia en materia de transporte en noviembre del año 2009 mediante ordenanza crea 456 plazas de trabajo en la modalidad de taxi ejecutivo de los cuales el 4% se asignaron a personas con discapacidades acogiendo lo establecido en la Constitución de la Republica en lo correspondiente a la inserción laboral, desde esta fecha se marca historia a nivel nacional en favor de las personas con discapacidades con un total de 18 plazas de trabajo a favor de este grupo vulnerable.

6.3.2. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Eléctrico en el Cantón Loja.

El Municipio de Loja en base a transferencia de competencia en materia de transporte en octubre del año 2016 crea 50 plazas de trabajo en materia de transporte donde igualmente el 4% es adjudicado a las personas con discapacidades de las cuales son 2 plazas adjudicadas a este sector de alta vulnerabilidad.

7. DISCUSIÓN

7.1. Verificación de Objetivos

En el proyecto de tesis legalmente aprobado se planteó un objetivo general y tres objetivos específicos los mismos que se procede a su verificación:

7.1.1. Objetivo General

“Realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico, acerca de la exoneración total en la matriculación de vehículos de servicio público de propiedad de las personas con discapacidades”

Este objetivo general se verifica en la presente tesis como desarrollo y análisis de la revisión de literatura en donde se realiza el marco conceptual, doctrinario y jurídico.

El estudio conceptual se verificó con el análisis de los siguientes temas: Tránsito y Seguridad Vial, Transporte Terrestre, Licencia de Conducción Matriculación Vehicular, Discapacidad, Exoneración Tributaria, Derecho al Trabajo igualdad y equidad.

El estudio doctrinario se procede con el desarrollo del marco doctrinario en donde se realiza: un análisis de los Grupos de Atención Prioritaria y de Alta Vulnerabilidad, clases de exoneración tributaria, Tipos de licencia, clases de discapacidad, transporte de servicio público.

El estudio jurídico se procede con el desarrollo del marco exegético, hermenéutico de las normas jurídicas que tienen relación con la problemática de estudio, utilizando las siguientes leyes:

Constitución de la República del Ecuador, Instrumentos jurídicos internacionales relacionados con la discapacidades, Legislación de Discapacidades, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, Código Tributario,

Así mismo con la ayuda el método comparativo se procede a analizar e interpretar normas jurídicas relacionadas a la problemática de leyes extranjeras entre ellas: las leyes de tránsito que regulan la otorgación de licencias de conducir profesionales de las legislaciones de Chile, Argentina, Colombia y República Dominicana, en donde se analiza la gran cantidad de facilidad y accesibilidad para obtener licencias de conducir a las personas con discapacidad, de esta manera queda demostrada la verificación del presente objetivo.

7.1.2. Objetivos Específicos

- ✓ **Primer Objetivo:** Conocer la permisibilidad que tiene las personas con discapacidad para conducir vehículos de transporte público.

El primer objetivo específico se verifica al momento de plantear la tercera pregunta de la encuesta y la primera pregunta de la entrevista cuyas interrogantes se plateo lo siguiente:

En la pregunta número tres de la encuesta: 3. Cree usted, que las personas con discapacidad están facultadas para conducir vehículos de servicio público, de lo cual obtuve como resultado que sí creen que las personas con discapacidad están facultadas para conducir vehículos de servicio público,

dependiendo de su grado de discapacidad esto lo sustentan que al conducir un vehículo de servicio público

Pregunta uno de la entrevista. Cree usted que las personas con discapacidad habilitadas para conducir vehículos, puedan laborar conduciendo vehículos de servicio público, de lo cual se obtuvo el resultado de criterio uniforme en que se les dé la oportunidad de conducir vehículos de servicio público, considerando sus habilidades y siempre que cumplan con los exámenes que deberían implantarse de esta manera queda comprobado el objetivo determinado.

- ✓ **Segundo Objetivo:** Demostrar la necesidad que tienen las personas con discapacidades en poseer licencia de conducir profesional y el pago de matriculas en vehículos de servicio públicos en igualdad de condiciones que las personas naturales, El segundo objetivo específico se verifica al momento de plantear la primera pregunta de la encuesta y la tercera pregunta de la entrevista cuyas interrogantes se plateo lo siguiente: Considera usted, que se cumple con los derechos Constitucionales a favor de las personas con discapacidad, al momento de obtener licencias de conducir y exoneración tributaria, de lo cual obtuve como resultado que las personas con discapacidad al ser propietarios de vehículos de servicio público se ven afectados en su patrimonio en el momento de matricular su vehículos de servicio público , en el sentido que solo tienen un descuento dependiendo del grado de discapacidad, mientras

que las personas naturales que tiene licencia profesional y son propietarios de vehículos de servicio público tienen exoneración tributaria total en matricula vehicular.

La pregunta de la entrevista, cree usted, que la inadecuada exoneración tributaria aplicada a las personas con discapacidad que poseen vehículos de servicio público, ubica a este grupo de atención prioritaria en desigualdad al resto de personas naturales, de lo cual se obtuvo como resultado que existen varios factores que a la final afectan directamente a los intereses económicos de las personas con discapacidades en el pago de matrícula, desde la misma tabla establecida en el porcentaje máximo de descuento en un 80% o en la reducción de 8000 dólares al costo final del vehículo no representa una equidad ni igualdad ante el resto de personas que tienen exoneración total en pago de matricula vehicular.

- ✓ **Tercer objetivo:** Elaborar un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario en el pago de matriculas de vehículos de servicio público, El tercer objetivo específico se verifica al momento de plantear la sexta pregunta de la encuesta y la quinta pregunta de la entrevista cuyas interrogantes se plateo lo siguiente, Esta usted de acuerdo, que se elabore un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario en matriculas de vehículos de servicio público, de lo cual se obtuvo como resultado la necesidad de plantear una reforma a la ley a favor de los varios grupos de personas y no solo que vulneran sus derechos sino que segregan a no poder acceder a dichos benéficos, por lo que este tema debe ser analizado a profundidad a fin de poder implementar en nuestra normativa la norma que permita al menos garantizar la igualdad y la equidad de condiciones en la obtención de licencias de conducir profesionales y en el pago en matriculas de vehículos de servicio público.

La pregunta de la entrevista, ¿Qué alternativa de solución diera usted para permitir que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y así lograr la exoneración total en el pago de matrícula en los vehículos de servicio público? a la cual se obtuvo como respuesta la necesariamente debe hacer una reforma que garantice la obtención de una licencia profesional a las personas con discapacidad, lo que si se debería analizar las condiciones físicas, tipo de discapacidad, y también la adaptación del vehículo a conducirse tomando en cuenta la nueva tecnología que se adapta a las necesidades de estas personas, de esta manera queda demostrado el objetivo determinado.

7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS

De acuerdo con el proyecto de tesis aprobado consta la siguiente hipótesis que procedo a comprobar:

“La falta de disposición legal en materia de Tránsito y del Código Tributario, limita y excluye a las personas con discapacidades a obtener licencia profesional y como consecuencia afecta directamente en el valor de pago de matrícula en los vehículos de servicio público, situación que vulnera derechos constitucionales y beneficios legalmente establecidos en nuestra normativa”. La presente hipótesis se logra constatar de la siguiente manera: Al momento de analizar nuestra Constitución de conformidad a lo establecido en su artículo 33 en lo correspondiente al derecho al trabajo como base de realización personal y fuente económico de ingreso en concordancia con el artículo 47 del mismo cuerpo de ley donde estipula que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social, situación que no se cumple en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento al momento de querer obtener una licencia profesional una persona que posea discapacidad, así de la misma manera en materia tributaria no existe la igualdad en el pago de matrículas de vehículos de servicios público, con lo que se contrata la hipótesis planteada.

7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

Desde el punto de vista doctrinario de acuerdo al principio de garantías constitucionales que hace prevalecer nuestra Ley Suprema teniendo asegurado el derecho a la libre elección del trabajo, a la necesidad de atención prioritaria, a la exoneración tributaria a las personas con discapacidad, observando los principios del buen vivir veo la necesidad de implementar la normativa que permita acceder a las personas con discapacidad a obtener una licencia profesional, siendo una manera de contribuir a un trabajo autónomo e independiente de beneficio a la colectividad, generando recurso y circulante económico.

Desde el punto de vista jurídico analizando legislaciones de otros países se demuestra que es factible una inserción normativa en este sentido a mas que nuestra Constitución de la República del Ecuador garantiza el derecho y precautela el trabajo e inserción a los grupos de atención prioritaria.

Por todo lo expuesto, considero la necesidad de reformar Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 90 y en su Reglamento en su artículo 132, con la finalidad de crear la normativa que permita acceder a tener licencia profesional garantizando el trabajo e empleo obteniendo así una vida digna para las personas con discapacidades.

8. CONCLUSIONES

Una vez desarrollada la revisión de literatura estructurada del marco conceptual, marco jurídico, marco doctrinario, derecho comparado y analizado los resultados de las encuestas, entrevistas y estudios de casos se procede a presentar las siguientes conclusiones:

1ª El artículo 33 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce y garantiza que todos los ecuatorianos tienen derecho al trabajo, empleo, pero la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento al no permitir que las personas con discapacidad obtengan licencia de conducir profesional vulneran este derecho.

2ª Se ha demostrado la necesidad de una reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento para que las personas con discapacidad obtengan licencia de conducir profesional.

3ª Se ha demostrado que en otras legislaciones si es factible que las personas con discapacidad conduzcan vehículos de servicio público.

4ª La falta de normativa en esta investigación perjudica directamente a la economía de las personas con discapacidad.

5ª Se ha demostrado que es una realidad social la vulneración de derechos de igualdad y equidad de este grupo de atención prioritaria.

6ª La mayoría de personas encuestadas están concientes que hace falta legislación acerca del tema abordado e inclusive otorgar mejores

beneficios que las personas naturales a este grupo de personas con discapacidad.

7ª Se ha demostrado la diferencia en pago en matricula en un vehículo del mismo costo solo por la diferencia del tipo de licencia.

8ª Con los casos estudiados y la realidad latente puedo dar mi criterio que se vulneran los derechos al no permitir la superación personal impidiendo la obtención de licencias profesionales.

9ª Existe congruencia al validar y alcanzar los tres objetivos específicos al constatar la contradicción de normas y al ver necesariamente implementar nuevas leyes que permitan acceder a un trabajo digno en materia de transporte público.

10ª Existe una contradicción en el ordenamiento jurídico de nuestro país, debido a que una persona con discapacidad puede tener dentro de sus bienes un vehículo servicio público, a la vez puede conducirlo y adquirir una licencia tipo F, pero se ve limitado al no poder obtener una licencia acreditada para conducir un vehiculo de servicio publico tipo C,D,E o especial(internacional). Al no contar con una licencia profesional consecuentemente no se puede acceder al beneficio de exenciones tributarias, propias de este tipo de licencias, existiendo desprotección jurídica y desigualdad laboral.

9. RECOMENDACIONES

Se procede a presentar las siguientes recomendaciones:

- ❖ Señalando que la Constitución de la República del Ecuador garantiza los derechos al trabajo y empleo; y basándome en el principio del buen vivir que en general pretende que todos los ecuatorianos tengan una vida digna recomiendo al Estado observar la demanda de trabajo y empleo que existe en el Ecuador y como la creación de normativa que permita obtener licencia profesional a las personas con discapacidades.
- ❖ Teniendo en cuenta que se afecta directamente a la economía de las personas con discapacidades en la exoneración tributaria, recomiendo al Servicio de Rentas Internas, tomen en cuenta la creación de nuevas normas formas de exoneración tributaria relacionados en matrículas de vehículos de servicio público de propiedad de personas con discapacidades en igualdad de condiciones.
- ❖ Se surge a la Asamblea Nacional considerar el presente proyecto de reforma de la presente tesis que es "Reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional.
- ❖ Se surge al Ejecutivo considerar el presente proyecto de reforma al Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, para que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional. Además se determina que es procedente la propuesta de reforma de Ley en materia tributaria, la misma que se debe hacer efectiva para beneficio de la sociedad en general.

9.1. PROYECTO DE REFORMA JURIDICA.

REPÚBLICA DEL ECUADOR

ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 33 señala que el trabajo es un derecho de las personas

Que, la Constitución de la República del Ecuador reconoce a las personas con discapacidad como grupo de alta vulnerabilidad en donde es deber de Estado impartir políticas públicas que beneficien a este sector vulnerable.

Que, ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional; Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional en beneficio de los grupos de atención prioritaria;

Que, la Ley de Orgánica de Transporte Terrestres, Transito y Seguridad Vial, no contempla aspectos relacionados con la otorgación de licencia profesional a las personas con discapacidades

En uso de las atribuciones que le confiere a la Asamblea Nacional el artículo 120 numeral seis de la Constitución de la República del Ecuador expide lo siguiente:

**LEY REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Artículo 1. A continuación del inciso final del artículo 90 incorpórese el siguiente inciso: las personas con discapacidades que deseen obtener licencia profesional realícese un examen idoneidad de conformidad al Reglamento a la Ley.

Artículo final: quedan derogadas las normas jurídicas que se opongan a la presente reforma.

Disposición General: La presente ley reformativa entrara en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional en la ciudad de San Francisco de Quito, a los ocho días del mes de marzo del 2019.

.....
Firma Presidente

.....
Firma Secretario

REPÚBLICA DEL ECUADOR



CONSIDERANDO

- Que,** la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 33 señala que el trabajo es un derecho de las personas
- Que,** la Constitución de la República del Ecuador reconoce a las personas con discapacidad como grupo de alta vulnerabilidad en donde es deber de Estado impartir políticas públicas que beneficien a este sector vulnerable.
- Que,** ha existido una proliferación desordenada de operadores por cuanto no existe un marco jurídico que organice, regule y controle la actividad del transporte terrestre a nivel nacional; Que, a pesar de su preponderancia en el desarrollo del país, el transporte terrestre no ha sido considerado como un sector estratégico de la economía nacional en beneficio de los grupos de atención prioritaria;
- Que,** la Ley de Orgánica de Transporte Terrestres, Transito y Seguridad Vial, su artículo 90 contempla aspectos relacionados con la otorgación de licencia profesional a las personas con discapacidades

Que, la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008 ;

Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Que, la antedicha ley reformativa introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

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 artículo 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

Artículo 1. Sustitúyase el segundo inciso del artículo 133 por el siguiente: Las personas con discapacidad que deseen obtener licencia profesional, luego del curso de conducción o al momento del canje de licencia, las autoridades de tránsito transporte terrestre y seguridad vial tomaran un examen especializado práctico de idoneidad conductiva, así como a las personas daltónicas, con

visión monocular o sordas y demás personas con capacidades limitadas que puedan conducir con las adaptaciones pertinentes, de satisfacer estos requisitos podrán obtener la licencia profesional habilitante.

Artículo final: quedan derogadas las normas jurídicas que se opongan a la presente reforma.

Disposición General: La presente ley reformativa entrara en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la Sala de Sesiones de la Asamblea Nacional en la ciudad de San Francisco de Quito, a los ocho días del mes de marzo del 2019.

.....
Firma Presidente

.....
Firma Secretario

10. BIBLIOGRAFIA

OBRAS LITERARIAS

Aceña Navarro, M. (2017). *Gestión y control de flotas y servicios de transporte por carretera*. Madrid: Editorial CEP, S.L.

AGUIRRE, R. B. (2010). EL TRIBUTO EN EL ECUADOR. *Revista de la Facultad de Derecho de México*.

AA.VV. 2017, FORO: revista de derecho, No. 28. Derecho financiero público, Corporación Editora Nacional - UASB-E, Quito.

Alonso, Tomás , et al. *Manual de seguridad vial: el factor humano*, Editorial Ariel, 2004.

Castillo, Simón, et al. El Estado sobre ruedas: transporte público, política y ciudad. ETCE 1945-1981, Editorial Universidad Alberto Hurtado, 2017.

Chavarro Cadena , J. E. (2011). Excención Tributaria. En J. E. Chavarro Cadena, *Estatuto tributario de Cartagena*. Cartagena : Grupo Editorial Nueva Legislación SAS.

de Asis, R., & Aiello, A. L. (2010). Sobre la accesibilidad universal en el derecho. En R. de Asis, & A. L. Aiello, *Sobre la accesibilidad universal en el derecho*. España: Dykinson.

Delgado, García, Ana María, et al. Vejez, discapacidad y dependencia: aspectos fiscales y de protección social, J.M. BOSCH EDITOR, 2009.

Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, 2010.

Escribano Tortajada, P. (2012). El patrimonio protegido de las personas con discapacidad. En P. Estribano Tortajada, *El patrimonio protegido de las personas con discapacidad* (pág. 34). Tirant Lo Blanch.

EurosociAL. (abril de 2015). *GRUPOS VULNERABLES - EUROSOCIALII*.
Obtenido de QUÉ SE ENTIENDE POR VULNERABILIDAD:

http://sia.eurosocial-ii.eu/files/docs/1447416430-informe_grupos%20vulnerables.pdf

fernández, J. (2015). EDUCACION VIAL: Hacia el Transito seguro y sostenible. En J. fernández, *EDUCACION VIAL: Hacia el Transito seguro y sostenible* (pág. 3). España: McGraw-Hill España.

Hernández, Posada, Ángela. Las personas con discapacidad. Aquichan. 4(4): 60-65, 2004, D - Universidad de La Sabana, 2004.

Inmaculada Llorete, s. S., & Parra Lucan, M. A. (2013). La pretutela de personas con discapacidad por entidades privadas. En S. S. inmaculada Llorente , & M. A. Parra Lucan, *La pretutela de personas con discapacidad por entidades privadas*. Madrid: Editorial Reus.

Inter-American Development Bank, 2002.

Jiménez, Fernández, Carmen, et al. *Educación vial: hacia el tránsito seguro y sostenible*, McGraw-Hill España, 2015.

Juan Martín Queralt; y, otros, CURSO DE DERECHO FINANCIERO y TRIBUTARIO; Duodécima Edición; Editorial Tecnos; Madrid, España, 2001.

Juárez Mario , S. (2004). Igualdad y acciones afirmativas. México: Instituto de Investigaciones Jurídicas.UNAM.

Mauricio Piñeros, Cartagena.

Mora Garcia, L. A. (2014). *Logística del transporte y distribución de carga*. Bogota: Ecoe Ediciones.

Muñoz Ruiz, J. (2014). *El delito de conducción temeraria: análisis dogmático y jurisprudencial*. España: Dykinson.

Ochoa Trepát, M. L. (2011). *Manual de tráfico y seguridad vial*. Ediciones Experiencia.

Peressotti, Cynthia. *Inclusión laboral de personas con discapacidad: metodología y práctica*, Editorial Brujas, 2017.

Ramos Martel, I., & Gomez Serrano, P. J. (2019). *Transporte y desarrollo económico: un análisis para Bolivia, Colombia y Venezuela*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA; DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA; Vigésima Segunda Edición; Madrid, España, 2001.

Sánchez, C. E. (2001). Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad .
ARTÍCULOS Y NOTAS, 16.

Seguridad, R. a. (2012). *Cooperación de estudios y publicaciones*.

Troya Jaramillo, J. V. (2014). El Tributo. En J. V. Troya Jaramillo, *Manual de Derecho Tributario*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.

OBRAS JURÍDICAS

LEY ORGANICA DE DISCAPACIDADES. REGISTRO OFICIAL N° 796 --
martes 25 de septiembre del 2012.

Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial.

Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial. Registro oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012.

Código Tributario, República del Ecuador, 2018.

República De Chile. LEY NUM. 18.290 LEY DE TRANSITO CHILE

República De Colombia. Ley 1383 De 2010: Código Nacional De Tránsito

República Dominicana. Ley No. 63-17, De Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial De La República Dominicana

11. ANEXOS

11.1. Formato de Encuesta



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

Distinguido profesional del derecho de la manera más respetuosa solicito se digne contestar la siguiente encuesta, que versa sobre el tema “REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACION TOTAL DE MATRICULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHICULO DE SERVICIO PÚBLICO”, cuyos resultados servirán para la culminación del presente trabajo de tesis de grado.

De antemano agradezco su colaboración.

1. Considera usted, que se cumple con los derechos Constitucionales a favor de las personas con discapacidad, al momento de obtener licencias de conducir y exoneración tributaria:

Si () No ()

Porque: _____

2. Cree usted, que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, así como su reglamento están cumpliendo con los principios constitucionales de igualdad y equidad en relación a la obtención de licencias de conducir y sus beneficios.

Si () No ()

Porque: _____

3. Cree usted, que las personas con discapacidad están facultadas para conducir vehículos de servicio público.

Si () No ()

Porque: _____

4. Conoce usted, que las personas con discapacidad están facultadas para obtener licencia de conducción profesional.

Si () No ()

Porque: _____

5. Esta de acuerdo que las personas con discapacidad que son propietarios de vehículos de servicio público, gocen de exoneración tributaria en matricula de sus unidades.

Si () No ()

Porque: _____

6. Esta usted de acuerdo, que se elabore un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario en matriculas de vehículos de servicio público.

Si () No ()

Porque: _____

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.2. Formato de Entrevista



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

FACULTAD JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA

CARRERA DE DERECHO

Tema: “REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACION TOTAL DE MATRICULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHICULO DE SERVICIO PÚBLICO”

1. ¿Cree usted que las personas con discapacidad habilitadas para conducir vehículos, puedan laborar conduciendo vehículos de servicio público?
2. ¿Tiene usted conocimiento que tipo de exoneración tributaria en lo relacionado al pago de matricula tienen los vehículos de servicio de transporte público?
3. ¿Cree usted, que la inadecuada exoneración tributaria aplicada a las personas con discapacidad que poseen vehículos de servicio público, ubica a este grupo de atención prioritaria en desigualdad al resto de personas naturales?
4. ¿Cree usted, que la falta de derecho positivo para que las personas con discapacidad que poseen vehículos de servicio público, ubica a este grupo de atención prioritaria en desigualdad del resto de personas naturales?

5. ¿Qué alternativa de solución diera usted para permitir que las personas con discapacidad puedan obtener licencia profesional y así lograr la exoneración total en el pago de matrícula en los vehículos de servicio público?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

11.3. Proyecto de Tesis Aprobado

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.

FACULTAD JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.

CARRERA DE DERECHO.

TEMA:

“REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACION TOTAL DE MATRICULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHICULO DE SERVICIO PÚBLICO”.

Proyecto de Tesis previa a la obtención del Grado de Licenciado en Jurisprudencia v Título de Aboado.

AUTOR:

RICARDO STANISLAV COSTA MORALES

LOJA-ECUADOR

2018

1.-TEMA.-

REFORMA A LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD PUEDAN OBTENER LICENCIA PROFESIONAL Y LA EXONERACION TOTAL DE MATRICULA EN MATERIA TRIBUTARIA AL POSEER UN VEHICULO DE SERVICIO PÚBLICO.

2.- PROBLEMÁTICA.

En nuestro Estado constitucional de derechos y justicia social, nuestra Constitución dispone la inclusión social a todas las personas con capacidades diferentes, así como su inclusión en el área laboral, la obtención de créditos y rebajas tributarias, estas políticas tienen como enfoque fomentar la igualdad y la equidad a quienes formamos parte de los grupos de atención prioritaria, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de los Estados Partes en el presente pacto reconocen el derecho a toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias, el derecho al trabajo es la base para la realización de otros derechos humanos y para una vida en dignidad, en la que se incluye la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado dentro de una sociedad competitiva, la Ley Orgánica de Discapacidades en su Art. 45 hace referencia al trabajo de las personas con discapacidad, a no ser discriminadas en las practicas de empleos y ser incluidos en los procedimientos de generación de empleos, en derecho societario no existe limitante para que las personas con

capacidades diferentes puedan formar parte de las compañías descritas en dicha Ley, así como también en derecho tributario esta tipificado los descuentos tributarios de acuerdo al grado de discapacidad de conformidad al siguiente cuadro.

Grado de discapacidad	Porcentaje para aplicación del beneficio
Del 30% al 49%	60%
Del 50% al 74%	70%
Del 75% al 84%	80%
Del 85% al 100%	100%

Ahora al caso que nos ocupa sucede que como antecedente a nivel nacional el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Loja, en base a sus competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el año 2009, en un proceso de regularización a nivel nacional de taxis ejecutivos, crea la normativa cantonal mediante ordenanza, para la creación de nuevas plazas de trabajo en esta modalidad, ordenanza en la cual en las mesas de trabajo se incluye a las personas con capacidades diferentes para que puedan acceder a un cupo de taxi ejecutivo, debido a que en aquella fecha se estableció como cupos incrementados 456 plazas de trabajo, el 4% fueron destinadas a este grupo de atención prioritaria, los mismos que se agruparon para conformar societariamente la compañía Discataxi S.A. en el año 2016 el GAD Municipal de Loja mediante un estudio de oferta y demanda determina la creación de cincuenta plazas nuevas de trabajo en la modalidad de taxi con

combustión eléctrica de los cuales el 4% se asignaron a personas con discapacidad entre ellas mi persona.

Una vez realizada toda la tramitología de compra del vehículo y constitución legal de la compañía toca realizar la matricula de la unidad vehicular como transporte publico en la que en el Servicio de Rentas Internas ingresan los valores por este concepto, valores que tienen una diferencia de gran consideración con el resto de personas beneficiarias que son choferes profesionales, en donde la explicación pertinente por parte del Director de dicha entidad es que todo aquel que tenga licencia profesional se exonera del pago total de matricula y que las personas con capacidades diferentes solo se les exonera en porcentajes de acuerdo al grado de discapacidad, debido a esto acudí a la Agencia Nacional de Transito hacer las averiguaciones correspondientes, manifestándome que a las personas con capacidades diferentes la ley no estipula que se les otorgue licencias de conducir profesionales, que las personas con capacidades diferentes solo se les otorga la licencia de conducir tipo "F", de esta manera de vulneran derechos fundamentales, en nuestra Constitución en su Art. 11 numeral 2 establece que todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades, así como nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, pasado judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto

o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

La Ley de Discapacidades en su Art. 62, identificación y permiso de circulación de automotores, manifiesta; La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial emitirá gratuitamente la identificación a los vehículos que se utilicen para la transportación de personas con discapacidad así como también nos hace referencia a que estos vehículos están exentos de prohibiciones municipales de circulación, pero no hace relación cuando los vehículos son de servicio público, en este mismo contexto en el Art. 95 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente; el Reglamento a la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre en su Art. 132. Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, profesionales y especiales, en su numeral 3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad, se está discriminando a todos quienes tenemos discapacidades físicas, indistintamente del grado de discapacidad o condición física, el solo hecho de ser persona con discapacidad, ya es limitante para no poder optar a tener licencia profesional desde el tipo "C" en adelante; este hecho conlleva a que no estemos en igualdad de condiciones, en que la preferencia solo quede en letra y no en práctica, el hecho de no poder optar a una licencia profesional conlleva a que las personas con discapacidad tengamos que pagar un valor de matrícula de un vehículo de servicio público tres veces mayor a la de una

persona normal con licencia profesional, afectando el patrimonio económico de las personas de atención prioritaria.

Por otro lado en la Ley Tributaria, al estar establecidos los beneficios tributarios de acuerdo al grado de discapacidad de cada persona crea un primer beneficio a favor, pero condena por otro lado al pago de matriculas de vehículos de servicio público y no a la exoneración total como lo tienen las personas naturales, sin problemas de discapacidad con licencia profesional, normativas que violentan derechos de las personas con discapacidades; en tales circunstancias considero que con la elaboración de esta tesis se implemente en el derecho positivo las reformas a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y en el Código Tributario.

3.- JUSTIFICACIÓN.-

Las personas con discapacidad se encuentran dentro del grupo de personas con atención prioritaria en la nuestra Constitución garantiza la igualdad de condiciones, la inserción laboral en todo ámbito, la igualdad de condiciones y la no discriminación, es importante y necesario demostrar algunas falencias que en la actualidad derechos a este grupo en lo establecido en la Ley de Tránsito y Código Tributario, esta carencia de disposición legal en derecho positivo es necesario investigarlo y demostrarlo a fin de dar cumplimiento en lo establecido en el Reglamento de Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo, para optar al Título de Abogado que me habilite a ejercer la

profesión en el ámbito público o privado así como en los Juzgados y Tribunales de la República.

Las necesidades sociales van evolucionando y cambiando, lo que lo convierte al Derecho en dialéctico y constante en donde el legislador tiene que acoplar de forma objetiva los comportamientos y cambios sociales en norma vigente, ahí nace la necesidad de introducir una norma que garantice a las persona con discapacidad a obtener licencia profesional así como también en los casos en que las personas con discapacidad sean propietarios de vehículos de servicio público la aplicación del beneficio en matriculas de sus unidades de transporte público sean en igualdad de condiciones que el resto de ciudadanos de esta modalidad.

Es necesario y fundamental dar estudio e investigar esta problemática aportando una posible solución Jurídico - Social, de manera que las personas con discapacidades gocen de igualdad de condiciones y beneficios que el resto de personas naturales.

Se concluye que la problemática tiene trascendencia y relevancia socio- jurídica en que el Estado es el responsable de dictar medidas que garanticen la protección de derechos de las personas a acceder a la inserción laboral en igualdad de condiciones, sin discriminación y con equidad de beneficios, más aún cuando se trata de un grupo de población que requiere ser atendida de forma prioritaria, y sin dilación en trámites.

El presente trabajo es factible su realización, porque se cuenta con las fuentes físicas de su existencia, bibliográficas, documentales, orientación metodológica, y estudios de campo y demás recursos que viabilizaran su desarrollo.

Razones por las cuales queda justificado el presente Trabajo de Investigación que conlleva aspectos importantes que aseguren un cambio interesante en la normativa vigente en beneficio de las personas con discapacidades al acceder a tener licencia profesional, ser propietarios de vehículos de servicio público y las exoneraciones en este tipo de servicio.

4.- OBJETIVOS.-

General.- Realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico, acerca de la exoneración total en la matriculación de vehículos de servicio público de propiedad de las personas con discapacidades.

Objetivos Específicos.

1.- Conocer la permisibilidad que tiene las personas con discapacidad para conducir vehículos de transporte público.

2.- Demostrar la necesidad que tienen las personas con discapacidades en poseer licencia de conducir profesional y el pago de matriculas en vehículos de servicio públicos en igualdad de condiciones que las personas naturales.

3.- Elaborar un proyecto de reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento para garantizar a las personas con discapacidad el derecho a obtener licencia profesional y al Código Tributario, para garantizar los derechos de las personas al pago equitativo e igualitario en el pago de matriculas de vehículos de servicio público.

5.- HIPOTESIS.-

La falta de disposición legal en materia de Tránsito y del Código Tributario, limita y excluye a las personas con discapacidades a obtener licencia profesional y como consecuencia afecta directamente en el valor de pago de matrícula en los vehículos de servicio público, situación que vulnera derechos constitucionales y beneficios legalmente establecidos en nuestra normativa.

6.- MARCO TEORICO.

Personas con Discapacidad.- La Legislación Sobre Discapacidades considera:

Artículo 6.- Persona con discapacidad.- Para los efectos de esta Ley se considera persona con discapacidad a toda aquella que, como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, con independencia de la causa que la hubiera originado, ve restringida permanentemente su capacidad biológica, psicológica y

asociativa para ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, en la proporción que establezca el Reglamento¹ (Art. 6 inciso 1 pág. 4).

Tomando como punto de partida la clasificación de las personas con discapacidades de acuerdo al tipo de deficiencia que posea claramente se puede precisar y diferenciar entre lo físico, mentales, intelectuales o sensoriales, circunstancias que limitan de mas de una manera el desenvolvimiento rutinario y diario vivir de quienes formamos parte de este grupo, por otro lado tenemos que resaltar que hay condiciones de discapacidad que permiten desarrollar otras habilidades y destrezas, así como también existimos personas con discapacidad que si podemos desempeñar labores y trabajos que algunas leyes locales hasta la actualidad no permiten la igualdad de condiciones en el área laboral ni los beneficios a que por ley se tiene derecho, dentro de un mismo tipo de discapacidad influye el grado de discapacidad de cada persona para el desenvolvimiento tanto personal como laboral, razón por la cual no hay como catalogar o todos de una misma forma ni conllevar a ser segregados de trabajo alguno o beneficio general, ahí es donde se debe aplicar la generalidad como ser humano y de persona en donde la condición física no sea impedimento legal para dimitir voluntariamente.

¹ LEY ORGANICA DE DISCAPACIDADES. REGISTRO OFICIAL N° 796 -- Martes 25 de septiembre del 2012, Art. 6 inciso 1 pág. 4 Corporación de Estudios y Publicaciones, Quito Ecuador 2013.

“(Discapacidad Física.- La discapacidad física es aquella que ocurre al faltar o quedar muy poco de una parte del cuerpo, lo cual impide a la persona desenvolverse de la manera convencional”²(disiswork.com/blog/tipos-de-discapacidad). Las personas que poseemos este tipo de discapacidad generalmente podemos laborar en varios ámbitos, el trabajo en si no es la problemática mas bien el inconveniente es la construcción del medio de acceso al lugar de trabajo lo que dificulta a una gran mayoría acudir a lugares específicos a laborar.

Este tipo de discapacidad implica una disminución de la movilidad total o parcial de uno o más miembros del cuerpo, la cual dificulta la realización de actividades motoras convencionales. Las principales consecuencias que puede generar la discapacidad motriz son varias, entre ellas, movimientos incontrolados, dificultades de coordinación, alcance limitado, fuerza reducida, habla no inteligible, dificultad con la motricidad fina y/o gruesa³ (<https://www.incluyeme.com/que-tipos-de-discapacidad-existen/>)

Desde este punto de vista hay que analizar la condición física de discapacidad y que parte motora del cuerpo afecta a su desenvolvimiento rutinario o laboral, dadas las condiciones que en la actualidad los fabricantes de vehículos elaboran estas unidades acoplado a las necesidades

² /disiswork.com/blog/tipos-de-discapacidad/

³ <https://www.incluyeme.com/que-tipos-de-discapacidad-existen/>

personales del solicitante siendo así que hay personas que no poseen las extremidades inferiores y aun así pueden conducir o viceversa no poseen los brazos y también pueden conducir vehículos.

Constitución Art.35. Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado. La misma atención prioritaria recibirán las personas en situación de riesgo, las víctimas de violencia doméstica y sexual, maltrato infantil, desastres naturales o antropogénicos. El Estado prestará especial protección a las personas en condición de doble vulnerabilidad⁴ (CONSTITUCIÓN. Art. 35 Pág. 9).

Nuestro estado constitucional de derechos reconoce dentro de los grupos de atención prioritaria a las personas con discapacidad. "...Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social..."⁵(CONSTITUCIÓN. Art. 47. Pág. 11).

Desde este contexto el primer enfoque es insertar en todo ámbito a fin que este grupo de atención prioritaria sea sustentable por si misma, bajándole

⁴ CONSTITUCIÓN. Registro Oficial N°. xxx Art. 35 Pág. 9 Ediciones Legales Quito Ecuador

⁵ Ibíden. Art. 47. Pág. 11

la responsabilidad económica al Estado de contribuirle y mas bien impulsar el auto sustento digno y bien merecido "... Art. 47.5 El trabajo en condiciones de igualdad de oportunidades, que fomente sus capacidades y potencialidades, a través de políticas que permitan su incorporación en entidades públicas y privadas..."⁶ (CONSTITUCIÓN. Art. 47.5. Pág. 11).

El trabajo es un derecho que todo ser humano tiene así como también tiene el derecho a elegir la modalidad laboral sea esta en entidades públicas o privadas o en empresas, no existe restricción alguna legal que menoscabe la acción de laborar a las personas con discapacidades.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008) Reconociendo además la diversidad de las personas con discapacidad, j. Reconociendo la necesidad de promover y proteger los derechos humanos de todas las personas con discapacidad, incluidas aquellas que necesitan un apoyo más intenso,⁷ (Marco internacional e interamericano en materia de discapacidades Pag.11).

En todos los países del mundo existen personas con discapacidades, pero no todos son alineados a la Convención, por estas circunstancias nuestro país al ser Miembro parte, reconoce a este grupo vulnerable en la legislación ecuatoriana, aplicando políticas publicas para satisfacer sus

⁶ Ibíden. Art. 47.5. Pág. 11

⁷ Marco internacional e interamericano en materia de discapacidades. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008) pág. 11

necesidades primordiales en especial a las mas necesitadas por su complejidad, sin dejar de lado a quienes el impedimento físico no el limitante para generar sus propios recursos, laborar y subsistir insertado en la sociedad, en el área laboral, comercial y de emprendimiento.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad fomenta la plena integración y desarrollo de las personas con discapacidad en todas las áreas de la vida. Sugiere para ello un cambio paradigmático de las actitudes y enfoques respecto a sus derechos. Esta Convención y su Protocolo Facultativo fueron aprobados el 13 de diciembre de 2006 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York y entraron en vigor el 3 de mayo de 2008. El decidido impulso de México bajo el liderazgo de Don Gilberto Rincón Gallardo, fue instrumental para conseguir un acuerdo internacional de vanguardia que empuja la frontera de los derechos varios pasos más allá. La Convención se concibió como un instrumento de derechos humanos con una dimensión explícita de desarrollo social. En ella se adopta un concepto ampliado de la discapacidad y se reafirma que *todas* las personas con *todos* los tipos de discapacidad deben poder gozar de *todos* los derechos humanos y libertades fundamentales.

Proclama como fundamental la participación de quienes están interesados en el diseño y la implementación de planes y políticas públicas⁸ (Marco internacional e interamericano en materia de discapacidades Pag.7).

Esto sustenta la viabilidad de la inserción laboral legalmente sustentado mediante norma que se replica en todos los países parte Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización interculturalidad e inclusión a personas con discapacidad.

En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.⁹ (LOTTTSV. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Art. 2. Pag.2).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, incluye en su normativa el derecho a obtener licencia de conducir a las personas con discapacidad, pero así mismo segrega a las personas de este grupo a obtener

⁸ Ibidem. Pág.7

⁹ LOTTTSV. Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008. Art. 2. Pag.2. eSilec Profesional - www.lexis.com.ec Ecuador

licencia de conducir profesional, dadas las circunstancias que existe una clasificación de licencias que permiten que tipo de vehículos se pueda conducir.

Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente. Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;

b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir. Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas.

Para el caso de la licencia C, no será necesaria la condición establecida en el literal a).¹⁰ (LOTTTSV. Pág. 26 arts. 95-96.).

¹⁰ *Ibidem*. Pág. 26 arts. 95-96.

Esta disposición legal concuerda con el reglamento a dicha ley que a continuación transcribo textualmente.

Art. 132.- Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales: 3. Tipo F: Para automotores especiales adaptados de acuerdo a discapacidad. Art. 133.- Las personas con discapacidades obtendrán su certificado y licencia de conductor, previa la aprobación de un examen médico realizado por el CONADIS, y examen de conducción que determine que su incapacidad física es subsanable mediante aditamentos colocados en su automotor y/o con prótesis adheridas a su cuerpo, y con las restricciones que se señalarán en su licencia. Tendrán sitios de estacionamiento preferente, identificados con la señal de tránsito correspondiente. La Agencia Nacional de Tránsito tiene la facultad de verificar la capacidad física de la persona y/o el vehículo adaptado a su conducción, a fin de constatar su capacidad para conducir.¹¹

(Reglamento LOTTTSV Arts. 132.3 y 133. Pág. 36-37)

Dentro de las categorías de licencias se especifica como Tipo F aquellas que se otorgan a las personas con discapacidades, para automotores especiales adaptados de acuerdo a la discapacidad y en el artículo siguiente especifica que este grupo de personas de atención preferente previo a la obtención de la licencia Tipo F se tiene que aprobar un examen médico realizado por el CONADIS, y examen de conducción que determine dicha incapacidad, pero

¹¹ Reglamento LOTTTSV. Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012. Arts 132.3 y 133. Pág. 36-37 Corporación de Estudios y Publicaciones.

en ningún lado de la Ley o de su Reglamento faculta o autoriza a las personas con discapacidad a poder obtener licencia de conducir profesional en cualquiera de sus categorías, situación que vulnera derechos en el caso que dichas personas de este grupo sean propietarios de vehículos de transporte público como taxis o los comprendidos dentro del Art. 132 literal B) profesionales Tipo C en adelante consecuentemente legalmente no se puede obtener licencia profesional, así se excluye a este grupo de personas de la inserción laboral del derecho al trabajo, de la igualdad de condiciones, de la equidad y muchos mas principios constitucionales.

Art. 1.- Contrato de compañía es aquél por el cual dos o más personas unen sus capitales o industrias, para emprender en operaciones mercantiles y participar de sus utilidades. Este contrato se rige por las disposiciones de esta Ley, por las del Código de Comercio, por los convenios de las partes y por las disposiciones del Código Civil.¹²(Ley de Compañías. Art.1.Pag.1).

La Ley de Compañías no estipula impedimento legal alguno para que las personas con discapacidades sean socios o accionistas de los diferentes tipos de compañías siempre y cuando tengan capacidad legal para contratar y obligarse.

¹² Ley de Compañías. Art.1 Codificación No. 000. RO/ 312 de 5 de noviembre de 1999. Pag.1

7. METODOLOGÍA.

7.1. Métodos.

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

Método Científico: Entendido como el camino a seguir para encontrar la verdad, que son los procesos metodológicos, que parte de la observación de un hecho o fenómeno de la realidad objetiva, para establecer los caracteres generales y específicos. Proceso sistemático y razonado que se sigue para la obtención de la verdad en el ámbito de la ciencia, poniéndose a prueba la hipótesis científica.

Método Inductivo: Es un proceso sistemático a través del cual se parte del estudio del hecho y fenómenos que ocurre en la naturaleza, la sociedad para luego llegar a las generalizaciones, es decir es un método que partiendo de una proposición particular infiere una afirmación de extensión universal; razonamiento que va de lo particular a lo general.

Método Deductivo: Sigue un método analítico el cual se presenta mediante conceptos, principios, definiciones, leyes o normas generales de los que se extraen las conclusiones, parte de lo general a lo específico, constituyéndose en un acto mental a través del cual el hombre estructura un nuevo conocimiento a base de la verdad en que el silogismo es su instrumento de expresión.

Método Analítico: Este método implica el análisis, separación de un todo en sus partes u elementos constitutivos. Se apoya en que para entender un fenómeno es necesario descomponerlo en sus partes, con esto permite observar las causas, naturaleza y efectos para comprender la esencia de lo estudiado, permitiendo conocer más de la problemática planteada con el que se puede explicar, hacer analogías, y establecer nuevas teorías.

Método Exegético: Es el estudio de las normas jurídicas buscando el origen etimológico de la norma, figura u objeto de estudio, desarrollarlo, describirlo y encontrar el significado que le dio el legislador. Constituyéndose en el elemento que ayuda a establecer el significado y alcance de las normas jurídicas que forman parte de un ordenamiento jurídico.

Método Hermenéutico: En general es un método que tiene como fin la interpretación de textos poco claros, la hermenéutica jurídica tiene como finalidad la interpretación de textos jurídicos, presentando los principios para comprender su verdadero significado, siendo por tanto la interpretación del espíritu de la ley.

Método Mayéutica: Es un método de investigación que somete el asunto estudiado a constantes interrogaciones hasta esclarecer la verdad, por ende presupone que la verdad se encuentra oculta en la mente de la persona y a través de la aplicación de este método el propio individuo desarrolla nuevos conceptos a partir de sus respuestas.

Método comparativo: Es un método de análisis y permite contrastar dos realidades legales en Derecho Comparado, en que se da el estudio de los diferentes ordenamientos jurídicos existentes, permitiendo contrastar dos realidades legales y obtener un posible acercamiento a una norma que está prestando aspectos trascendentales en otro país.

Método estadístico: El método estadístico consiste en una secuencia de procedimientos para el manejo de los datos cualitativos y cuantitativos de la investigación. Dicho manejo de datos tiene por propósito la comprobación, en una parte de la realidad, de una o varias consecuencias verificables deducidas de la hipótesis general de la investigación.

Método sintético: Este método consiste en unir sistemáticamente los elementos heterogéneos de un fenómeno con el fin de reencontrar la individualidad de la cosa observada. La síntesis significa la actividad unificante de las partes dispersas de un fenómeno.

7.2. PROCEDIMIENTOS Y TÉCNICAS.

Técnicas de acopio teórico documental: Que sirven para la recolección bibliográfica, fichas bibliográficas, fichas nemotécnicas.

Técnicas de acopio empírico: También conocidas como técnicas de campo.

Observación documental: Estudio de documentos que aportaran a la investigación.

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

Entrevista: consiste en un dialogo entre el entrevistador y el entrevistado sobre aspectos puntuales de la problemática de estudio se realizara a 5 personas especialistas conocedoras de la problemática y a 5 personas inmersos en el problema.

Herramientas: Grabadora, cuaderno de apuntes, retroproyector, fichas.

Materiales: Libros, diccionarios jurídicos, manuales, leyes.

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

7.3 Esquema Provisional del Informe Final.

El informe final de la investigación socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el Art. 151 del Reglamento del Régimen Académico, en actual vigencia que señala: Resumen en Castellano y Traducido al inglés;

Introducción, Revisión de literatura; Materiales y Métodos; Resultados; Discusión; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía; y, Anexos.

Sin perjuicio de dicho esquema, es necesario que en éste acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el informe final de la investigación socio-jurídica propuesta, siguiendo la siguiente lógica:

Acopio teórico:

a) Marco conceptual: Tipos de Discapacidades, tipos de licencias de conducir, tipos de descuentos y beneficios tributarios para las personas con discapacidad, derecho al trabajo, inserción laboral.

b) Marco Jurídico: Constitución de la República del Ecuador, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Legislación Sobre Discapacidades, Código Tributario.

c) Criterios Doctrinarios: Consulta de autores nacionales y extranjeros referentes a la problemática propuesta.

Acopio empírico;

a) Presentación y análisis de los resultados de las encuestas.

b) Presentación y análisis de los resultados de las entrevistas.

c) Estudio de casos.

Síntesis de la investigación jurídica;

a) Indicadores de verificación de los objetivos.

b) Contrastación de las hipótesis.

c) Concreción de los fundamentos jurídicos para la propuesta de reforma.

d) Deducción de conclusiones.

e) El planteamiento de las recomendaciones o sugerencias, entre las que estará la propuesta de la reforma legal en relación al problema materia de la tesis.

8. CRONOGRAMA.

ACTIVIDADES 2017 -2018	Novi embre	Diciembre	Enero	Febre ro	Marzo	Abril	Marzo	Junio	Julio
Elaboración del zproyecto de investigación.	x								
Aprobación del Proyecto de Investigación.		X							
Revisión de Literatura.		X							
Elaboración del Marco Doctrinario, Jurídico.			X						
Resultados de Investigación.			X						
Tabulación de Datos, verificación de objetivos, contrastación de hipótesis.				X					
Recomendaciones y conclusiones, propuesta de reforma.				X					
Entrega de los Borradores de la Tesis, revisión y corrección.				X					
Elaboración informe final.					x				
Trámites de Aptitud Legal.					X				
Designación del Tribunal.					x				
Sesión Reservada.							X		
Sustanciación de Tesis.								X	
Grado Oral por materias.									x

9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

9.1. Recursos Humanos.

Director de tesis: Por designarse

Entrevistados: 05 conocedores de la problemática 5 involucrados en la problemática.

Encuestados: 30 personas seleccionadas por muestreo.

Ponente del Proyecto: Ricardo Stanislav Costa Morales

9.2. Recursos Materiales.

Descripción.	Valor USD
Trámites Administrativos.	\$100,00
Materiales de oficina.	\$100,00
Bibliografía. (libros, códigos, etc.)	\$100,00
Herramientas Informáticas.	\$100,00
Internet	\$100,00
Elaboración del Proyecto.	\$150,00
Reproducción ejemplares del borrador.	\$150,00
Reproducción tesis.	\$150,00
Transporte.	\$150,00
Imprevistos.	\$150,00
Total.	\$1250,00

10. FINANCIAMIENTO:

El presupuesto de los gastos que ocasionan la presente investigación, asciende a mil doscientos cincuenta dólares americanos, los que serán cancelados con recursos propios de la postulante.

INDICE

PORTADA.....	I
CERTIFICACIÓN.....	II
AUTORÍA.....	III
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS	IV
DEDICATORIA.....	V
AGRADECIMIENTO.....	VI
ESQUEMA DE CONTENIDOS.....	VII
1. TÍTULO:.....	1
2. RESUMEN.....	2
2.1. ABSTRACT	4
3. INTRODUCCIÓN.....	5
4. REVISIÓN DE LITERATURA	8
4.1. MARCO CONCEPTUAL.....	8
4.1.1. Transito – Seguridad Vial.....	8
4.1.2. Transporte Terrestre.....	11
4.1.3. Licencia de Conducción.....	14
4.1.4. Matrícula Vehicular.....	17
4.1.5. Discapacidad.....	19
4.1.6. Exoneración Tributaria	22
4.1.7. Vehiculo De Servicio Publico	25
4.1.8. Tipos de Licencia.....	25
4.2. MARCO DOCTRINARIO.....	28

4.2.1.	Grupos de Atención Prioritaria y Alta Vulnerabilidad.....	28
4.2.2.	Personas con discapacidad.	31
4.2.3.	Exoneración en el Ámbito Tributario.	33
4.2.4.	Clases de Discapacidad.....	37
4.2.5.	Trasporte de Servicio Público.	39
4.3.	MARCO JURIDICO	41
4.3.1.	Constitución De La República Del Ecuador.	41
4.3.2.	Tratados Internacionales Relacionados A Las Personas Con Discapacidad.....	45
4.3.3.	Legislación De Discapacidades.....	46
4.3.4.	Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial Y Su Reglamento.....	47
4.3.5.	Código Tributario.....	48
4.3.6.	Derecho Comparado.....	55
5.	MATERIALES Y MÉTODOS.....	59
5.1.	MATERIALES UTILIZADOS.....	59
5.2.	MÉTODOS	59
5.3.	TÉCNICAS.	62
5.4.	OBSERVACIÓN DOCUMENTAL.....	62
6.	RESULTADOS.....	64
6.1.	RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE LA ENCUESTAS	64
6.2.	RESULTADOS DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTAS	77
6.3.	ESTUDIOS DE CASOS.....	85

6.3.1. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Ejecutivo en el Cantón Loja.	85
6.3.2. Ordenanza que Regula la Creación del Taxi Eléctrico en el Cantón Loja.	85
7. DISCUSIÓN.....	86
7.1. Verificación de Objetivos	86
7.1.1. Objetivo General	86
7.1.2. Objetivos Específicos.....	86
7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS	91
7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA	92
8. CONCLUSIONES.....	93
9. RECOMENDACIONES.....	95
9.1. PROYECTO DE REFORMA JURIDICA.....	96
10. BIBLIOGRAFÍA.....	101
11. ANEXOS.....	104
11.1. Formato de Encuesta	104
11.2. Formato de Entrevista	106
11.3. Proyecto de Tesis Aprobado	108
INDICE	134