

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v7i2.2355>

La legislación para circulación de scooters en Ecuador. Análisis en derecho comparado

The legislation for the circulation of scooters in Ecuador. Comparative law analysis

Anthony Fernando Herrera-Ordoñez
ds.anthonifho07@uniandes.edu.ec

Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo, Santo Domingo
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0001-7300-8212>

Yolanda Guissell Calva-Vega
us.yolandacalva@uniandes.edu.ec

Universidad Regional Autónoma de los Andes, Santo Domingo, Santo Domingo
Ecuador

<https://orcid.org/0000-0002-9771-6181>

Recibido: 15 de abril 2022
Revisado: 10 de junio 2022
Aprobado: 01 de agosto 2022
Publicado: 15 de agosto 2022

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

RESUMEN

En la presente investigación, se planteó como objetivo general analizar jurídicamente el indulto presidencial por razones humanitarias para evitar el hacinamiento carcelario en Ecuador. Como metodología se desarrolló el enfoque cualitativo, se ha hecho uso de varias fuentes bibliográficas a fin de conseguir información real y actualizada para poder alcanzar el objetivo planteado frente al problema jurídico. Además, se aplicó la entrevista para la adquisición de información de manera directa a dos agentes de tránsito, del Cantón Santo Domingo para conocer en la práctica real, cuáles son las limitaciones y el procedimiento que se utiliza cuando un scooters está involucrado en un accidente de tránsito. También se entrevistó al fiscal de tránsito 2, de Santo Domingo de los Tsáchilas. Se concluye que, es necesario que la legislación ecuatoriana regule la circulación de scooters, ya que los conductores de estos vehículos interactúan de forma directa con los demás actores de tránsito.

Descriptor: Derecho comparado, derechos civiles; derecho constitucional. (Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

The general objective of this research was to legally analyze the presidential pardon for humanitarian reasons to avoid prison overcrowding in Ecuador. As a methodology, the qualitative approach was developed, using several bibliographic sources in order to obtain real and updated information to achieve the objective set out in relation to the legal problem. In addition, an interview was applied for the acquisition of information directly to two traffic agents of the Canton of Santo Domingo to know in real practice, what are the limitations and the procedure used when a scooter is involved in a traffic accident. We also interviewed the traffic prosecutor 2 of Santo Domingo de los Tsáchilas. It was concluded that it is necessary for Ecuadorian legislation to regulate the circulation of scooters, since the drivers of these vehicles interact directly with other traffic actors.

Descriptors: Comparative law, civil rights; constitutional law. (UNESCO Thesaurus).

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

INTRODUCCIÓN

En el Cantón Santo Domingo, a inicios del 2019 aparecen en el Ecuador y Santo Domingo, los Scooter eléctricos también denominadas motos eléctricas o vehículos similares con motor Híbrido, los que han servido como medio de transporte alternativo al convencional vehículo de motor a gasolina o diésel. En este contexto tenemos a Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, así como al reglamento de la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y el Código Orgánico Integral Penal los que regulan lo referente a delitos y contravenciones de tránsito para prevenir siniestros ocasionados por este tipo de vehículos convencionales.

Sin embargo, dicha normativa no incluye a los actores de tránsito de vehículos eléctricos, ya que estos no poseen un número de chasis y de motor, por lo que no se los puede identificar a través de una placa y que por el momento no cuentan con la respectiva regulación.

En este sentido, el reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (2009) señala que:

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

En este orden de ideas, los vehículos con motores híbridos no se encuentran en el listado mencionado lo que los dejaría fuera del ordenamiento previsto para ello, en lo material tenemos que existen accidentes de tránsito en los que se ven involucrados vehículos con motores híbridos los mismos que no pueden ser sometidos a conocimiento de la autoridad judicial competente, cumpliéndose aquí la máxima de la autoridad competente, "Nullum crimen, nulla poena sine praevia lege", por lo que es necesario realizar una investigación para conocer los efectos jurídicos y sociales que se producen con la movilidad de estos vehículos frente a la falta de regulación de los mismos.

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

Por otro lado, los agentes de tránsito de Santo Domingo señalan que en estos eventos proceden como lo harían en una infracción flagrante, en otros territorios como el de Quito y Guayaquil, esta problemática de la movilidad de scooters se ha solventado a través de una ordenanza municipal que señala: Los usuarios deben ser mayores de edad y tener licencia de conducir, informó en un comunicado Orlando Murillo, jefe de comunicación de la Agencia de Tránsito Municipal (ATM). Pero según la firma Elemental la recomendación mundial a los municipios es regular la circulación de scooters eléctricos y bicicletas eléctricas de baja velocidad como bicicletas y no como vehículos a motor, "por lo que no se necesita licencia ni seguro". (El Comercio, 2019). Para conducir estos vehículos se requiere la licencia no profesional y el uso de cascos, coderas, rodilleras para prevenir la salud de los conductores de estos vehículos, y para que sean sancionados se exige el porte de la licencia tipo no profesional, lo que no se presenta como una solución suficiente para esta problemática. En la seguridad vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor. La Integralidad de las características, deberes, y derechos de cada actor vial garantiza la Seguridad Vial de los actores viales. De acuerdo al Código Orgánico Integral Penal. (2014), indica cuales son las obligaciones:

Artículo. 373.- Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores. - Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

En este orden de ideas, en España por su parte ya implementó en su ley la regulación de los scooters eléctricos. La Dirección General de Tráfico (DGT) informó de la nueva regulación transitoria que afecta a los scooters eléctricos, y comunicó las multas con que se sancionan a quienes no la cumplan debido al considerable aumento de estos equipos en las principales ciudades del país.

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

Estas medidas son transitorias, porque la regulación formal para los patinetes eléctricos y demás vehículos de movilidad personal (VMP) se encuentra actualmente en fase de tramitación, pero en vista de la necesidad de que haya una reglamentación, desde la DGT han informado de los criterios y normas a los que están sometidos los scooters eléctricos dentro de la normativa de tránsito vigente. Adicionalmente existen ordenanzas municipales en la que cada ciudad podrá aplicar medidas adicionales a las impuestas por la DGT. Cabe señalar que a estos scooters no se les exige autorización administrativa o licencia para circular ni para conducir, ni seguro obligatorio. (Ministerio del Interior, 1959). El nombre que emplean para referirse a los scooters eléctricos a los que afecta esta normativa es el de Vehículo de Movilidad Personal (VMP). Dentro de este reglamento en el que se está trabajando, se entiende que un VMP es un vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre los 6 y los 25 km/h. Por otro lado, quienes incumplan con las medidas impuestas por el ministerio de transporte de Singapur enfrentarán sanciones que van desde incautar el scooter hasta multas entre 2.000 y 5.000 dólares o 1 año de cárcel. Las sanciones más fuertes se aplican a infractores reincidentes. Cabe aclarar que la regulación aplica para para scooters, hoverboards y monociclos, pero no para bicicletas eléctricas. Esta es una de las leyes más extensas y con más consideraciones al respecto del uso de scooters eléctricos, entre las principales medidas de esta regulación, tenemos: Los scooters que transiten en este país deben ser aprobados por la autoridad de transporte terrestre (Land Transport Authority / LTA). La mayoría de las fábricas de scooters se rigen bajo la aprobación de esta autoridad, pero los usuarios deben verificar de igual manera que un scooter cumpla con los requisitos necesarios para poder circular. Estos requisitos son los siguientes (topes máximos): Ancho: 70 cm. Peso: 20 kg. Velocidad: 25 km/h. (MUVTER, 2019).

Se plantea como objetivo general analizar jurídicamente el indulto presidencial por razones humanitarias para evitar el hacinamiento carcelario en Ecuador.

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

METODOLOGÍA

Esta investigación ha utilizado como metodología el enfoque cualitativo, se ha hecho uso de varias fuentes bibliográficas a fin de conseguir información real y actualizada para poder alcanzar el objetivo planteado frente al problema jurídico en análisis.

Además, se aplicó la entrevista para la adquisición de información de manera directa de los órganos de control de tránsito en este caso La Empresa Pública de Transporte terrestre de Santo Domingo, representada por el gerente de dicha institución. Así como a dos agentes de tránsito, del Cantón Santo Domingo para conocer en la práctica real, cuáles son las limitaciones y el procedimiento que se utiliza cuando un scooters está involucrado en un accidente de tránsito. También se entrevistó al fiscal de tránsito 2, de Santo Domingo de los Tsáchilas, el cual dio a conocer cuál es el procedimiento y cuáles son las limitaciones

RESULTADOS

De las entrevistas realizadas tenemos que los agentes de tránsito, señalan que: en dos casos en el año 2020 en el Cantón Santo Domingo.

El primer caso se produjo el día 24 de febrero de 2020 en la avenida Tsáchilas frente al cementerio central, cuando un Scooter transitaba con sentido Norte, Sur Policía Nacional rumbo al Centro de la ciudad, un vehículo que estaba estacionado de lado derecho repentinamente abrió la puerta del lado del conductor ocasionando que el scooter se impacte con la puerta del vehículo ocasionando que el conductor del Scooter se incruste en la parte posterior de su hombro el filo de la puerta, por lo cual el Agente de Tránsito Municipal de Santo Domingo procediera a realizarles la valoración médica a los dos conductores y llevando hacia el patio de vehículos al scooter y al vehículo tipo sedán sin ninguna citación al conductor de ya que los Scooter no se encuentran regulados por la norma.

El segundo acontecimiento sucedió el 22 de Julio del 2020 en la calle la niña y Federico Gonzales Suarez este accidente tuvo como involucrados una motocicleta a combustión (gasolina) y un scooter, en la calle La Niña se encuentra un disco pare y la preferencia la tiene la avenida Federico Gonzales Suarez en la que la motocicleta

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

a combustión transitaba, en esta intersección se impactan los dos vehículos dejando como resultado al conductor de la motocicleta salida la clavícula y al conductor del scooter con lesiones leves, lo cual el Agente de tránsito municipal de Santo Domingo procediera a realizarles la valoración médica a los dos conductores y llevando hacia el patio de vehículos al scooter y la motocicleta.

En la entrevista realizada al Fiscal Provincial de Santo Domingo de los Tsáchilas en cuento a materia de tránsito, se realizaron las siguientes preguntas.

¿Nombre de Fiscal?

Dr. Félix Viana.

¿Cuántos años lleva en el cargo de fiscal?

5 años.

¿Cuántos casos de accidentes de tránsito en los cuales se encuentran involucrados los scooters tiene?

5 casos aproximadamente.

¿Cuál es el procedimiento en cuanto a los accidentes de tránsito en los cuales se encuentran involucrados los scooters?

El procedimiento es el mismo en cuanto a los valores, es decir si no pasa los dos salarios mínimos los gastos es contravención, y si sobrepasa los dos salarios mínimos unificados, es delito y de igual manera si existen elementos de convicción de quien relativamente tubo la contravención sobre el caerá la ley.

Algo muy importante que acoto el fiscal fue que esto se da cuando existe un accidente donde se encuentren involucrados vehículos a combustión y si llegará a ver un accidente entre motos eléctricas, en materia de tránsito no tendría nada que ver, ya que el proceso se llevaría a cabo por delito de lesiones.

Por tal motivo el fiscal llego a una conclusión que el camino a seguir en el Ecuador es el que debe normarse a esta clase de vehículos(scooters)

De los resultados tenemos que las autoridades actúan según la normativa que tengan, basándose por lo tanto en el principio taxatividad, que se define como: Aquel mecanismo que permite regular de forma concreta y particular, el conjunto de comportamientos que tipifican determinadas infracciones. Garantiza no sólo la

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

imposibilidad de cometer arbitrariedades y abuso de poder, sino que además certifica el principio de seguridad jurídica. (Cóndor Aquieta, 2019).

Analizando la realidad, en el caso de lesiones por colisionar entre scooters, los conductores, no cuentan con informes especializados del servicio de investigación de accidentes de tránsito (SIAT), lo que representaría además una vulneración al principio de igualdad, ya que los accidentes de tránsito se tratarían de forma distinta y con protocolos diferentes, por el hecho de conducir una calidad de vehículo no contemplada en la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre. Todo esto considerando que doctrinariamente el principio de igualdad opera de la siguiente manera: El principio de igualdad no sólo funciona en el plano teórico de igualdad de todos ante la Ley en abstracto, sino que ello obliga a los poderes públicos para realizar una actuación que posibilite la igualdad fáctica. (Valmaña, 2011).

Otro aspecto que sale a la luz, es que el fiscal y los que conocen sobre lesiones por choque entre scooters no cuentan con la experiencia, la tecnificación y los órganos auxiliares a su disposición para realizar una correcta administración de justicia para sancionar de forma técnica al responsable de las lesiones, es decir a quien ocasiono el accidente donde se produjeron las lesiones y sus posibles consecuencias a corto mediano y largo plazo. Aquí estaría en juego el principio de especialidad, contemplado en el artículo. 11 del Código Orgánico de la Función Judicial que textualmente señala:

Artículo. 11.- PRINCIPIO DE ESPECIALIDAD. - La potestad jurisdiccional se ejercerá por las juezas y jueces en forma especializada, según las diferentes áreas de la competencia. Sin embargo, en lugares con escasa población de usuarios o en atención a la carga procesal, una jueza o juez podrá ejercer varias o la totalidad de las especializaciones de conformidad con las previsiones de este Código. Este principio no se contrapone al principio de seguridad jurídica contemplado en el artículo 25. Las decisiones definitivas de las juezas y jueces deberán ser ejecutadas en la instancia determinada por la ley.

DISCUSIÓN

En este sentido, en el cantón Santo Domingo, aun no se contabilizan casos donde se hayan producido lesiones por colisión de scooters. En otros territorios como el cantón Quito, se han presentado casos de accidentes de scooter, como por ejemplo la

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

explosión de neumáticos, donde el conductor ha quedado herido de gravedad para posteriormente morir. Y pese a existir ordenanzas, estas se han quedado obsoletas ya que regulaban la conducción de scooters que alcanzaban una velocidad máxima de hasta 25 K/h, y ahora tenemos circulando en las vías ecuatorianas, scooters que alcanzan hasta los 60 Km por hora.

La vulneración al principio de igualdad se evidencia también respecto a la autorización para conducir denominada en Ecuador licencia, la que se clasifica en profesional y no profesional, dentro de las no profesionales tenemos a la tipo A, misma que sirve para conducir motocicletas a combustión y la tipo B que sirve para conducir vehículos particulares como camioneta auto y moto, e inclusive motocicleta (AMT, 2022), sin embargo conducir moto con licencia B es una agravante cuando el vehículo se involucra en un accidente de tránsito, frente a lo señalado tenemos que los conductores de scooters, no requieren ningún tipo de licencia.

CONCLUSIONES

Es necesario que la legislación ecuatoriana regule la circulación de scooters, ya que los conductores de estos vehículos interactúan de forma directa con los demás actores de tránsito. Existe vulneración al derecho humano a la igualdad en el sentido de que a un conductor de cualquier otro tipo de vehículo de tracción mecánica que no sea un scooter se le exige cumplir una serie de requisitos administrativos y pago de valores al estado por obtener licencia, o permiso de conducir, exámenes psicossomático, pago de especies, renovación, etc., mientras que los conductores de scooters pueden circular sin cumplir estos requerimientos.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes; por motivar el desarrollo de la Investigación.

REFERENCIAS CONSULTADAS

- Agendacia Nacional de Transito.(2022).Tipos de licencias de cconducir y categorias. [Types and categories of driver's licenses]. Recopilado de: <https://n9.cl/nj521>
- Asamblea Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. [Organic Law of Land Transportation, Transit and Road Safety]. Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008 Última modificación: 31-dic.-2014 Estado: Vigente. Recuperado de: <https://n9.cl/d99n3>
- Asamblea Constituyente. (2009). Código Orgánico de la Función Judicial. [Organic Code of the Judicial Function]. Ley 0 Registro Oficial Suplemento 544 de 09-mar.-2009 Ultima modificación: 22-may.-2015 Estado: Vigente. Recuperado de: <https://n9.cl/wm4o>
- Asamblea Nacional (2014). Código Orgánico Integral Penal. [Comprehensive Criminal Code]. Registro Oficial N° 180. Recuperado de <https://url2.cl/53c6h>
- Asamblea Nacional Constituyente. (2012). Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. [Regulations to the Land Transportation, Transit and Road Safety Law]. Decreto Ejecutivo 1196 Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012 Estado: Vigente. Recuperado de: <https://n9.cl/zrxwn>
- Cóndor Quieta, C. (2019). El principio de máxima taxatividad dentro del derecho administrativo sancionador: análisis de destituciones a servidores policiales mediante acuerdos ministeriales. [The principle of maximum taxativity in administrative sanctioning law: analysis of dismissals of police officers through ministerial agreements]. Tesis de Maestria. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.Recuperado de: <https://n9.cl/gb26n1>
- El Comercio. (27 de octubre de 2019). La moda de los 'scooters' llega a Guayaquil; el Municipio regulará su uso. [Scooter fashion arrives in Guayaquil; the Municipality will regulate their use]. El Comercio.Recuperado de : <https://n9.cl/47s1o>
- Ministerio del Interior. (1959). Dirección General de Tráfico. [General Directorate of Traffic]. Madrid España. Recuperado de: <https://n9.cl/8ks5q>

Anthony Fernando Herrera-Ordóñez; Yolanda Guissell Calva-Vega

MUVTER.(2019). Legislaciones para los scooters eléctricos a nivel mundial. [Legislation for electric scooters worldwide]. Recuperado de: <https://n9.cl/9hxby>

Valmaña, S. (2011). Igualdad y no discriminación en el derecho penal : el tratamiento de la violencia contra la mujer.[Equality and non-discrimination in criminal law: the treatment of violence against women]. Anuario de la Facultad de Derecho (Universidad de Alcalá), 2011, no. 4, p. 49-62.Recuperado de: <https://n9.cl/g9vlp>