



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Regulación vial para Vehículos Menores Motorizados dedicados a
servicios delivery en Ecuador.**

AUTORES:

Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena

Montaño Burbano, Eduardo Alexander

**Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de
ABOGADO**

TUTOR:

Ab. Gómez Villavicencio, Roxana Irene, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

01 de febrero del 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena y Montaña Burbano, Eduardo Alexander**, como requerimiento para la obtención del Título de **Abogado**.

TUTOR



Firmado electrónicamente por:
**ROXANA IRENE GOMEZ
VILLAVICENCIO**

f. _____
Ab. Gómez Villavicencio, Roxana Irene, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

f. _____
Dra. Nuria Pérez Puig-Mir, PhD.

Guayaquil, al 01 día del mes de febrero del año 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, **Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena**
Montaño Burbano, Eduardo Alexander

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación **Regulación vial para Vehículos Menores Motorizados dedicados a servicios delivery en Ecuador**, previo a la obtención del Título de **Abogado** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de nuestra total autoría.

En virtud de esta declaración, nos responsabilizamos del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, al primer día del mes de febrero del año 2025

LOS AUTORES

**Eduardo
Montaño
B.**

Firmado
digitalmente por
Eduardo Montaño B.
Fecha: 2025.02.18
20:48:02 -05'00'

f. _____
Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena

**Marjorie
Quiñonez**

Firmado
digitalmente por
Marjorie Quiñonez
Fecha: 2025.02.17
23:24:38 -05'00'

f. _____
Montaño Burbano, Eduardo Alexander



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena**
Montaño Burbano, Eduardo Alexander

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la publicación en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Regulación vial para Vehículos Menores Motorizados dedicados a servicios delivery en Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, al primer día del mes de febrero del año 2025

LOS AUTORES

**Eduardo
Montaño
B.**

Firmado
digitalmente por
Eduardo Montaño B.
Fecha: 2025.02.18
20:48:02 -05'00'

f. _____
Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena

**Marjorie
Quiñonez**

Firmado
digitalmente por
Marjorie Quiñonez
Fecha: 2025.02.17
23:24:38 -05'00'

f. _____
Montaño Burbano, Eduardo Alexander

REPORTE DE COMPILATIO



TUTOR

f. _____



Firmado electrónicamente por:
ROXANA IRENE GOMEZ VILLAVICENCIO

Ab. Gómez Villavicencio, Roxana Irene, Mgs.

LOS AUTORES

Marjorie

Quiñonez

f. _____

Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena

Firmado digitalmente por Marjorie Quiñonez
Fecha: 2025.02.18
20:49:33 -05'00'

Eduardo

Montaño B.

f. _____

Montaño Burbano, Eduardo Alexander

Firmado digitalmente por Eduardo Montaño B.
Fecha: 2025.02.18
20:49:58 -05'00'

AGRADECIMIENTO

Mi profundo agradecimiento por sobre todas las cosas a Dios, a todas las personas que hicieron posible mi sueño de ser abogada laboralista. Especialmente a mis padres, Elsy Quiñonez y Royer Quiñonez por ser siempre la inspiración de mis luchas. De igual manera, agradezco a la Universidad Católica Santiago de Guayaquil por acogerme durante estos años de estudio.

En especial, agradezco a la Dra. Roxana Gómez por tutorar esta investigación y acompañarme con sus conocimientos. Finalmente, agradezco al equipo de Trabajo por la paciencia, y el ánimo de continuar cambiando el mundo.

Marjorie

;

Primeramente, sea a Dios toda la gloria, honra y alabanza, agradecido estoy con Él, puesto que, me ha dado la oportunidad de estudiar en una de las universidades con más prestigio del país, esta hermosa carrera de Derecho, a mis padres Eduardo Montaña Nazareno (difunto), Janett Burbano Montaña y Yasi Montaña (padre de crianza) y Esther Sailema Mite (esposa), quienes siempre me han impulsado a seguir adelante en este arduo camino, lleno de obstáculos, pero con aroma gratificante, puesta la mirada en la meta, que es ser Abogado. Así mismo, mis agradecimientos a la Universidad Católica Santiago de Guayaquil y docentes por haberme instruido en el camino del saber y permitirme haber adquirido todos estos conocimientos invaluable que serán mi principal apoyo en el desarrollo como profesionalista y a mi Tutora, Dra. Roxana Gómez quien, con su paciencia, esmero y dedicación, hemos podido concluir esta hermosa etapa.

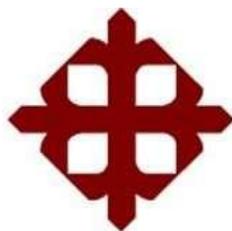
Eduardo.

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación lo dedico a las personas de mi núcleo familiar quienes me han acompañado en los momentos buenos y en los más duro dándome su apoyo incondicional, a mis padres que sin su ayuda nada de esto sería posible, y a mis hermanos que han sido un gran apoyo cuando he necesitado su ayuda y su fortaleza. De igual forma a mis hijos que son mi inspiración para seguir adelante, profesores que han hecho de sus consejos y enseñanzas que sea una etapa muy bonita en la Universidad y en el transcurso de esta carrera.

Marjorie

Este hermoso y desafiante trabajo investigativo se lo dedico a Dios y mi íntimo núcleo familiar, quienes desde el culmino de mis estudios secundarios, siempre me han alentado de forma positiva a seguir formándome y superándome en todas las áreas de mi vida, haciéndome hincapié, en que tengo que ser un ejemplo a seguir tanto para mis generaciones como para la sociedad, gracias a Dios por permitirme ser un orgullo para mis padres, esposa, hermanos, hijos y abuelos, ya que, este logro, es obtenido con mucho esfuerzo, constancia y perseverancia con el ferviente deseo de ser un ente positivo y colaborativa en esta sociedad.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

DRA. NURIA PÉREZ PUIG-MIR, PHD.
DIRECTORA DE CARRERA

f. _____

DRA. ANGELA MARIA PAREDES CAVERO
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

AB. EDUARDO JOSE SANCHEZ PERALTA
OPONENTE

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	2
CAPITULO I: MARCO TEÓRICO.....	5
1.1. Definiciones conceptuales.....	5
1.1.1. Concepto de Delivery	5
1.1.2. Calidad en los Servicios de Delivery	5
1.1.3. Seguridad en el Transporte de Delivery	6
1.2. Marco normativo actual.....	7
1.2.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial	7
1.3. Análisis Comparativo de Regulaciones Internacionales	11
CAPITULO II: PROBLEMA.....	17
2.1. Identificación del Problema	17
2.1.1. Falta de Regulación en el Sector de Delivery	17
2.1.2. Consecuencias de la Ausencia de Normativas.....	17
2.2. Desafíos en la Implementación de un Marco Regulatorio	18
2.2.1. Resistencia de las Empresas de Delivery	18
2.2.2. Regulación y Competencia	19
2.3. Oportunidades para la Regulación	20
2.3.1. Beneficios de un Marco Regulatorio Efectivo	20
2.3.2. Propuestas de Mejora y Recomendaciones	20
CONCLUSIONES.....	24
RECOMENDACIONES	25
REFERENCIAS	26

RESUMEN

Durante la pandemia del Covid 19, se dinamizó el servicio de entregas a domicilio mediante el uso de medios de transportes como los vehículos menores motorizados o motos. El auge de este tipo de servicios trajo consigo la falta de normativas para la implementación de servicios de delivery de productos, así como aquellos que realizan dicha actividad de manera independiente. Desde el campo laboral, hasta el campo del derecho de calidad, seguridad vial y competencia, se volvió un desafío no solo para el derecho en el Ecuador, sino para el mundo, ya que esta propuesta de servicios y transporte y entregas, llegó para quedarse.

La Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial (2021), en cuanto a este tipo de transporte con el objetivo comercial de prestación de servicios de entregas a domicilio, conocidos como “delivery”, no se encuentran expresamente considerados en el catálogo de transporte de tipo comercial en el artículo 57, lo que impide la generación de un marco regulatorio que permita una parametrización de estándares de calidad y de seguridad vial para los deliverys en motos, en antinomia con los principios del sistema ecuatoriano de la calidad en cuanto a la excelencia que dicta que “Es obligación de las autoridades gubernamentales propiciar estándares de calidad, eficiencia técnica, eficacia, productividad y responsabilidad social; establecido en la Ley del sistema ecuatoriano de la calidad artículo 2 numeral 4.

PALABRAS CLAVE: Delivery, catálogo, parámetros, estándar de calidad, seguridad, transporte, vehículos menores motorizados.

ABSTRACT

During the Covid 19 pandemic, the home delivery service was boosted through the use of recognized means of transportation such as smaller motorized vehicles or motorcycles. The rise of this type of services brought with it the lack of regulations for the implementation of product delivery services, as well as those that carry out this activity independently. From the labor field, to the field of quality law, road safety and competition, it became a challenge not only for the law in Ecuador, but for the world, since this proposal of services and transportation and deliveries is here to stay.

The Organic Law on Land Transportation, Traffic and Road Safety (2018), regarding this type of transportation with the commercial objective of providing home delivery services, known as “delivery”, is not expressly considered in the transportation catalog. of a commercial type in Art. 57, which prevents the generation of a regulatory framework that allows a parameterization of quality and road safety standards for deliveries on motorcycles, in antinomy with the principles of the Ecuadorian system of the quality in terms of excellence which dictates that “It is the obligation of government authorities to promote standards of quality, technical efficiency, effectiveness, productivity and social responsibility; established in the Law of the Ecuadorian quality system article 2 paragraph 4.

KEYWORDS: Delivery, catalog, parameters, quality standard, safety, transportation, minor motorized vehicles.

INTRODUCCIÓN

La pandemia Covid19 y todo lo que dejó para la posteridad, se resume en una nueva forma de vivir, con servicios que antes de dicho evento de connotación mundial, eran incipientes, o no existían, uno de esos servicios, es el reconocido como “entregas a domicilio” o “delivery”, la proliferación y necesidad del uso de este tipo de servicios, se volvió parte de la actividad comercial de países como el Ecuador, planteando problemas propios de empresas que en su cadena de valor ofertan estos servicios, así como aquellos problemas que ejercen los operadores deliverys mediante su medio de transporte de manera independiente.

Reconocer la relación que existe entre aplicaciones, empresas intermedias y los repartidores (riders) de acuerdo con la ley del sistema ecuatoriano de calidad y la regulación de su medio de movilización más típico o motocicletas, es un paso importante para establecer los parámetros necesarios para que un servicio delivery sea considerado bueno.

Varias son las problemáticas sociales que viven los delivery en motocicletas como, el no contar con un salario fijo, trabajar más de diez de horas, siete días a la semana, no estar afiliado al seguro social, no contar con seguros de accidentes, ni licencias de vacaciones o de maternidad; en sí condiciones de extrema vulnerabilidad que se suman a un marco regulatorio inexistente en cuanto a la actividad comercial a la que se destina principalmente, vehículos menores motorizados (motos), generando esto, mayores riesgos de índole laboral y vial y entrando en desarmonía con la calidad esperada de su servicio. El presente trabajo de investigación se enfocará en la seguridad vial y calidad.

Según el INEC, las motocicletas se convirtieron en los segundos vehículos de transporte más peligrosos del Ecuador, con 1685 siniestros a julio del 2024, sin embargo, su porcentaje de siniestralidad es el más alto debido a que circulan menos motos que vehículos livianos. Según la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), para 2023 el 30% de

los accidentes tuvieron como principales responsables a conductores de motos (Authority, 2024).

La ausencia de norma expresa en las Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2021) y su regulación, en cuanto a la categorización de las motocicletas dedicadas a delivery, como medios de transporte de tipo comercial, impiden la evaluación técnico-mecánica y de cumplimiento de parámetros de seguridad necesarios, los cuales están vinculados a la calidad del servicio mediante el uso del automotor.

Esta ausencia normativa lleva consigo consideraciones de calidad de dicha industria, así como la implementación de sistemas de cumplimiento de protocolos de seguridad y licenciamiento, dando paso a, abusos y accidentes que terminan cobrando la vida de muchos involucrados en este servicio.

El problema jurídico nos lleva a plantearnos la siguiente interrogante *¿Cuáles son los principales desafíos y oportunidades en la regulación de los servicios de delivery de vehículos menores motorizados en Ecuador, y cómo puede un marco regulatorio mejorar la calidad y seguridad de estos servicios?*, para lo cual se ha propuesto los siguientes objetivos:

Objetivo general: Proponer un marco regulatorio para vehículos menores motorizados que garanticen la seguridad vial y la calidad en la prestación del servicio.

Objetivos específicos:

Se busca esclarecer la situación legal de los servicios de entrega a domicilio, especialmente en relación con el uso de vehículos menores motorizados, como motocicletas, para este tipo de actividades.

Establecer una propuesta que incluya la definición de estándares de calidad para los servicios de entrega, asegurando que se cumplan requisitos mínimos que garanticen la

seguridad y satisfacción del consumidor mediante normativas específicas que regulen su operación y funcionamiento dentro del marco legal vigente.

Para alcanzar los objetivos planteados, se desarrolló un estudio de tipo documental basado en el estudio de fuentes teóricas y normativas, aplicando los métodos histórico jurídico, jurídico comparado y exegético jurídico, llegando a conclusiones y recomendaciones que sintetizan los resultados obtenidos y permitirán esclarecer la situación jurídica de los delivery, los parámetros de calidad de los servicios de entregas a domicilio en vehículos menores motorizados (motos).

CAPITULO I: MARCO TEÓRICO

1.1. Definiciones conceptuales

1.1.1. Concepto de Delivery

Delivery es una palabra en inglés que al traducir al español significa “entrega”. Los repartidores de deliverys, son personas que proveen servicios, en su mayoría, son trabajadores independientes en tiempo, modo y lugar que ellos acuerden, en su mayoría lo realizan en motocicletas. Se reconoce que la mayoría de estas personas realizan su emprendimiento de manera independiente y otros en una relación con plataformas dedicadas a estos servicios, siendo estas, una alternativa para la generación ingresos para las personas, con barreras mínimas de entrada y de salida, acomodándose a las preferencias y circunstancias particulares. Este fenómeno se dinamizó durante la pandemia del Covid19, y poco a poco diferentes países tuvieron que ir modificando sus distintos marcos regulatorios.

Autores como (Berrones, 2022) reconocen que “si ofrezco un producto o servicio que se encuentra catalogado como acto de comercio según la norma, dentro de la plataforma de delivery, deberá ser llamado comerciante. Es por ello que podemos afirmar con certeza, que la plataforma requiere de los comerciantes para existir, debido a que su función aparentemente, es la de conectar a la oferta con la demanda” (p.11).

La mayoría de deliverys a través de vehículos menores motorizados (motos), están relacionados a aplicaciones, entre las más populares según aclara (Cañizares, 2024), son las siguientes: Uber Eats, Rappi, PedidosYa, Picker, Super Easy, como se podrá apreciar, hay cinco aplicaciones que acaparan lo que sería la mayor parte del mercado de este sector en el Ecuador, pero no significa que no existan otras.

1.1.2. Calidad en los Servicios de Delivery

En cuanto a los sistemas de calidad relacionados con los deliverys, las

investigaciones se han limitado a la consideración de parámetros de calidad respecto a la aplicación y no al medio de movilización en el cual se realizan las entregas, es así que, autores como (Molina & Ramirez, 2021) reflexionan en su estudio y concluyen que, “factores como la eficiencia, eficacia, contenido, contacto, capacidad de respuesta y las opciones de pago influyen en la percepción de satisfacción, esta segunda percepción es la que tiene mayor peso en la lealtad del consumidor” (p. 18).

(Alalwan, 2020), en su estudio empírico sobre factores para aplicaciones de delivery en específico, y determinó que “el tiempo de entrega es el factor más significativo para el consumidor ya que influye de forma positiva a la percepción de usabilidad y eficiencia al momento de utilizar estas aplicaciones, destacando también, la importancia de tener una plataforma que funcione de forma óptima y esté siempre disponible para el cliente, pero que a su vez sea fácil y entretenida de usar.

Cuando hablamos de tiempo de entrega, estamos refiriéndonos al medio de transporte por el cual se realiza la entrega, y la presión del tiempo, sumada a la falta de regulación del vehículo menor motorizado (motocicleta), que es más frecuentemente utilizado para este tipo de servicios, dan fe de que es indispensable profundizar en el diseño del esquema normativo que permita un cruce de variable entre la calidad del servicio y la seguridad del mismo.

“Es propicio considerar que el criterio mayormente reconocido sobre la figura de estos motorizados que realizan la actividad tanto de entrega y transporte de bienes y servicios, es que se concibe como una actividad de índole comercial, pero la misma es llevada a cabo bajo la modalidad de dependencia laboral, por cuanto la seguridad vial tiene que aplicar todas las acciones necesarias para reducir las posibilidades de un incidente” (Ruiz, 2023).

1.1.3. Seguridad en el Transporte de Delivery

Autores como (Ruiz, 2023) reconocen a los “motorizados, como la población de mayor riesgo que a través del trabajo conjunto, entre el Estado y la empresa privada, se

someta a jornadas de educación y seguridad vial, y responsabilidad propia acatar las normas, y para lo cual es necesario el uso del sentido común por parte de las personas” (Ruiz, 2023).

A partir del Covid19, se generó una proliferación descontrolada de motocicletas dedicadas a la entrega de bienes a domicilio, esto genera problemas significativos en términos de seguridad vial, respeto a las normas de tránsito y calidad de vida de la población.

El marco regulatorio ecuatoriano, presenta una falta de regulación específica para la actividad de entrega de bienes a domicilio en motocicletas, profundizando la situación de informalidad y descontrol, donde muchos repartidores operan sin las condiciones mínimas de seguridad y legalidad, y sin cumplir con las regulaciones de tránsito pertinentes.

1.2. Marco normativo actual

1.2.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Los deliverys como tal, no se encuentran regulados en los diversos aspectos en que deberían, como laboral, de calidad, de seguridad vial y transporte entre otros, sin embargo y de acuerdo al objetivo de estudio del presente trabajo de investigación, es menester mencionar que la regulación más cercana a los conductores de motocicletas vinculados al servicio de deliverys, han sido abordados en el artículo 92 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto a la licencia de conducir, que es emitida una vez que los organismos autorizados garantizan que han sido preparados en escuelas especializadas y autorizadas para la labor de enseñar todo lo referente a la conducción, sometiendo a pruebas y exámenes.

En la actualidad se encuentra en manos de la Asamblea Nacional, Proyecto de ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial

para regular la actividad de entrega de bienes y servicios a domicilio en motocicletas, dado que, la ley actual, no contempla específicamente la actividad de entrega de bienes a domicilio en motocicletas dentro de su marco regulatorio.

Existe una real y reconocida situación de informalidad y descontrol en torno a los operadores deliverys, esto ha sido evidenciado entre las consideraciones de diversas propuestas para dar forma a la regulación vial del sector (Proyecto de ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para regular la actividad de entrega de bienes y servicios a domicilio en motocicletas, 2024).

El proyecto de ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es una extensa propuesta, que concluye con la generación una normativa específica para las motocicletas dedicadas a deliverys, de forma detallada, y en el marco de las competencias, condiciona el registro y control a los gobiernos autónomos municipales.

Se considera que este proyecto de ley es pertinente para la realidad y el auge de motocicletas dedicadas a deliverys, sin embargo, su estudio y aprobación lleva meses en manos de la Asamblea Nacional.

El artículo 51 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) en su clasificación de los medios de transporte, establece que de acuerdo a su objetivo o fin, se categorizan como servicio de transporte público, comercial, por cuenta propia y particular.

Ya en el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) vigente, se observa que, el transporte comercial es aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, por otro lado, plantea que, para operar un servicio comercial, se requiere de permiso de operación de acuerdo a la ley y el reglamento.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) especifica claramente, cuales son los servicios de transporte de tipo comercial, siendo estos los siguientes: servicio de transporte escolar e institucional, taxis, comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico.

Se dice también, que estos serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En cuanto al Reglamento a ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, las motos dedicadas a deliverys, no se encuentran catalogadas, a pesar de que el artículo 55 que expresa:

El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro del ámbito señalado en este Reglamento. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin. Esta clase de servicio será autorizado a través de permisos de operación.

Si analizamos tanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) como su reglamento, no encontraremos norma expresa que permita regular el uso de motocicletas relacionadas a los deliverys, en todo caso y por su naturaleza, en el presente trabajo de investigación, se considera que “el servicio de “entregas a domicilio Delivery”, al ser un servicio tarifado de traslado de bienes perecibles y no perecibles prestado mediante un modo de transporte terrestre dentro del territorio, debería ser considerado como un tipo de transporte comercial” (Proyecto: Ordenanza metropolitana que establece el régimen administrativo para la prestación del servicio de entregas a domicilio - delivery, 2020).

En cuanto a la competencia para el ejercicio de una posible regulación, la Ley

Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) prevé en el artículo 30.5 que Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector.

Por otro lado, el artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) establece que:

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley; f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;

1.2.2. Ley del Sistema Ecuatoriano de Calidad

La Ley del sistema ecuatoriano de la calidad en su última reforma 2021, en el artículo 7 señala que “el sistema ecuatoriano de la calidad es el conjunto de procesos, procedimientos e instituciones públicas responsables de la ejecución de los principios y mecanismos de la calidad y la evaluación de la conformidad. El sistema ecuatoriano de la calidad es de carácter técnico y está sujeto a los principios de equidad o trato nacional, equivalencia, participación, excelencia e información”.

Esto permite establecer que, nuestro sistema de calidad, mediante procesos ejecutados por instituciones públicas, de acuerdo a su competencia, debe garantizar la eficiencia y la evaluación de los servicios y productos que se otorgan a los ciudadanos.

Para nuestro caso de estudio, es importante reconocer lo que dicta el artículo 8 de mencionada ley en la cual se presentan los organismos que conforman el sistema ecuatoriano de calidad, y que para efecto de motocicletas destinadas al servicio de delibery,

se aplicarían los siguientes literales:

b) El Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN: Mediante la norma técnica NTE INEN 2656, L3 MTO; expresa que, las motocicletas son vehículos de dos ruedas, diseñados con motor de combustión interna cuya cilindrada supera los 50 cm³ y con velocidad de diseño superior a 45km/h, un peso técnicamente admisible declarado por el fabricante.

d) Las entidades e instituciones públicas que, en función de sus competencias, tienen la capacidad de expedir normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad.

Es importante resaltar que, en cuanto a competencias de la administración de las vías públicas, los municipios cuentan con la capacidad de emitir ordenanzas que estipulen las condiciones generales mínimas de control, gestión de flota y establecimiento de atención a usuarios del servicio de entregas a domicilio – Delivery, y por ende de quienes ejercen las entregas en motocicletas.

1.3. Análisis Comparativo de Regulaciones Internacionales

1.3.1. Ejemplos de Regulaciones en Otros Países

Alemania:

En Alemania, las normas de tráfico para motos de delivery están reguladas principalmente por la Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), que es el Código de Circulación Alemán, en este país controlan los siguientes aspectos:

Uso obligatorio del casco: Es obligatorio usar un casco homologado para la conducción de motocicletas.

Indumentaria de seguridad: Aunque no se especifica en la ley, se recomienda usar ropa protectora adecuada, como guantes, botas, chaqueta y pantalón con protectores.

Límites de velocidad: Los límites de velocidad varían según la zona. En áreas urbanas, el límite predeterminado es de 50 km/h, aunque puede reducirse a 30 km/h en zonas específicas¹. Fuera de las áreas urbanas, el límite predeterminado es de 100 km/h.

Formación en seguridad vial: Las plataformas de delivery deben proporcionar formación gratuita en seguridad vial y normativa de tráfico a los repartidores.

Transporte de cargas: Los conductores deben asegurarse de que las cargas estén bien aseguradas y no interfieran con la visibilidad o el manejo del vehículo.

En Alemania, el registro de motos de delivery sigue las mismas normativas generales que para cualquier otro vehículo, como el Registro Municipal siendo el primer paso registrar la moto en el ayuntamiento local (Kfz-Zulassungsstelle), inspección técnica de vehículos (ITV) en esta etapa la moto debe pasar una inspección técnica para asegurarse de que cumple con los estándares de seguridad y emisiones, una vez aprobada, se le asigna un número de matrícula, seguro de responsabilidad civil.

España:

En España, la seguridad vial de las motos de delivery está regulada por varias leyes y normativas:

Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (2016): Esta ley establece las normas generales de circulación que deben seguir todos los vehículos, incluyendo las motos de delivery. Entre otras cosas, regula el uso obligatorio del casco, los límites de velocidad y la correcta carga de mercancías.

Reglamento General de Circulación (2003): Complementa la Ley de Tráfico y especifica normas detalladas sobre cómo deben comportarse los conductores en la vía pública. Incluye disposiciones sobre la visibilidad, señalización, y maniobras permitidas.

Real Decreto 1030/2006: Este decreto regula los requisitos mínimos de seguridad

que deben cumplir los vehículos utilizados para el transporte de mercancías, incluyendo motos de delivery. Abarca aspectos como el estado mecánico del vehículo, las luces y los frenos.

Ley Rider (2020): Aunque se centra principalmente en los derechos laborales de los repartidores, también incluye disposiciones sobre la formación en seguridad vial que deben proporcionar las plataformas de delivery a sus repartidores.

Estas leyes y regulaciones buscan asegurar que las motos de delivery operen de manera segura y respeten las normas de tráfico, garantizando así la seguridad de los conductores y de los demás usuarios de la vía pública.

En cuanto al tema de interés de la presente investigación, en España, las motos de delivery están sujetas a varias regulaciones de seguridad vial y registro:

Registro Municipal: Los conductores de motos de delivery deben inscribirse en el Registro Municipal correspondiente. Esto es especialmente importante si transportan alimentos, ya que deben cumplir con requisitos adicionales de higiene y seguridad.

Habilitación: Los conductores deben solicitar una habilitación a la autoridad de aplicación, que incluye la obtención de una libreta sanitaria.

Casco Homologado: Es obligatorio usar un casco homologado para la categoría del vehículo. El casco es el elemento de protección más importante para los motociclistas.

Indumentaria de Seguridad: Los conductores deben usar indumentaria con bandas reflectivas y apropiada para condiciones climáticas adversas, como lluvia e invierno.

Formación en Seguridad Vial: Las plataformas de delivery deben proporcionar formación gratuita en seguridad vial y normativa de tráfico a los repartidores.

Transporte de Cargas: Los conductores deben asegurarse de que las cargas estén bien aseguradas y no interfieran con la visibilidad o el manejo del vehículo.

Argentina:

En el año 2020 en la ciudad autónoma de Buenos Aires, su gobierno local promulga la Ley No. 6314, la cual regula la mensajería urbana así como, el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados por los clientes, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotor (Ley No. 6314, 2020).

Así mismo en esta ley, se procura la caracterización del portaobjetos que el delivery en motos deberá utilizar.

La Ley No. 6314 complementa la Ley 2148 mediante el cual se aprobó el Código de tránsito y transporte de la ciudad autónoma de Buenos Aires. Con esto se comprende que el control y la regulación vial son competencias de los municipios, es así que se cobija bajo las normas que surjan de las mismas (Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2006)

La ley macro de seguridad vial es la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 (B.O. N° 28.080), sin embargo, esta no regula a los motociclistas dedicados a los deliveries, pero si faculta a que los municipios desarrollen regulaciones a favor de la seguridad vial (Ley de Tránsito, 1995).

Colombia:

En Colombia, las motos de delivery han sido reguladas principalmente por la Ley 1383 de 2010, también conocida como el Código Nacional de Tránsito, en esta ley se encuentran establecidas normas generales de circulación, seguridad vial para los vehículos incluidas las motocicletas, como, por ejemplo:

Uso obligatorio del casco: Los motociclistas deben usar cascos homologados para su seguridad.

Formación en seguridad vial: Las plataformas de delivery deben proporcionar formación gratuita en seguridad vial y normativa de tráfico a los repartidores.

Transporte de cargas: Los conductores deben asegurarse de que las cargas estén bien aseguradas y no interfieran con la visibilidad o el manejo del vehículo.

Eliminación de inmovilizaciones por infracciones menores: Recientemente, se aprobó una ley que elimina la inmovilización de motos por cinco infracciones comunes, como conducir en contravía, pasar semáforos en rojo o amarillo, circular sobre aceras y realizar maniobras peligrosas. En su lugar, se impondrán multa.

Por otro lado, recientemente, Colombia ha implementado modificaciones a la Ley 310 de 2023, que introduce cambios significativos en las normas de tránsito para motociclistas, incluyendo las motos de delivery entre las principales disposiciones están:

Eliminación de inmovilización por infracciones menores: La ley elimina la inmovilización inmediata de motos por infracciones como pasar un semáforo en rojo o amarillo, adelantar en bermas, circular por aceras, transitar en contravía y realizar maniobras peligrosas. En su lugar, se impondrán multas.

Sanciones efectivas sin inmovilización: Aunque se evita la inmovilización, las infracciones seguirán siendo sancionadas con comparendos, lo que busca reducir la carga económica sobre los motociclistas sin comprometer la seguridad vial.

Educación vial: Se prioriza la inversión en campañas educativas para sensibilizar a los motociclistas sobre los riesgos de sus acciones y fomentar una conducción responsable.

1.3.2. Lecciones Aprendidas

Las normativas de los países que se han estudiado, muestran que estaban preparados para la dinámica deliverys en motocicletas, sobre todo Alemania, dado que su marco regulatorio ya establecía la ocupación de los vehículos menores motorizados para la

entrega de productos, es así que el auge de los deliverys requería pequeños ajustes y reformas, y los riesgos viales y laborales fueron bajos.

Entre los ajustes y reformas más importantes que se dieron, son las que regulan la actividad como tal, las medidas de seguridad de las motos dedicadas a los deliverys, los registros y seguimiento, que son proporcionados por los gobiernos municipales o locales.

Si bien es cierto, los deliverys son una nueva forma de empleo o de actividad económica, en aquellos países carentes de regulaciones tanto laborales, como de calidad y seguridad vial, perpetúan la informalidad y los riesgos laborales y viales. Es así como se reconoce que existe una verdadera preocupación por otorgarle un marco regulatorio a su actividad.

El esquema que da mayor funcionalidad a la regulación de los vehículos menores motorizados dedicados a deliverys, es:

Reconocimiento en la Ley de tránsito marco sobre motocicletas o vehículos menores motorizados dedicados a entrega de productos (delivery) dentro de la categoría comercial.

Establecimiento de cupos o número de vehículos menores motorizados de acuerdo a la oferta y demanda de cada cantón.

Regulación y registro local efectuada por gobiernos locales con un enfoque descentralizado, de las motocicletas dedicadas a entregas de productos.

CAPITULO II: PROBLEMA

2.1. Identificación del Problema

2.1.1. Falta de Regulación en el Sector de Delivery

La Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial (2018), en cuanto a las motocicletas para la prestación de servicios de delivery, no considera expresamente en el catálogo de transporte de tipo comercial en el artículo 57, lo que impide la generación de un marco regulatorio que permita una parametrización de estándares de calidad y de seguridad vial para los delivery en motos, en antinomia con los principios del sistema ecuatoriano de la calidad en cuanto a la “excelencia”, que dicta que “Es obligación de las autoridades gubernamentales propiciar estándares de calidad, eficiencia técnica, eficacia, productividad y responsabilidad social; establecido en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la calidad, artículo 2.

La Ley de Tránsito Nacional, así como su Reglamento General no establecen particularmente que los vehículos menores como: motocicletas y bicicletas de 2 ruedas, realicen el servicio de transporte comercial, el presente trabajo de investigación pretende indagar a profundidad el problema jurídico por los vacíos y antinomias en torno a la actividad comercial de motocicletas destinadas a deliverys y generar una propuesta jurídica viable.

La carencia de regulación clara y específica sobre el uso de vehículos menores motorizados (motos) en servicios de deliverys, o servicios de entregas a domicilio, trae consigo consecuencias de seguridad vial, como los altos riesgos de accidentes de tránsito, de saturación del parque automotor, de informalidad en la actividad económica.

2.1.2. Consecuencias de la Ausencia de Normativas

Organismos como el BID en su publicación titulada “La motocicleta en América

Latina: Actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios” advierten que, “cuando la utilización de la motocicleta tiene un fin comercial, es más probable que su conductor -por la modalidad de dicho empleo- tienda a manejar temerariamente aumentar la velocidad, no respetar las señales de tránsito, etc.) y que el estado del vehículo no sea el óptimo. Eso aumenta las probabilidades de participar en un siniestro de tránsito” (Azzato et al., 2022) .

En el contexto ecuatoriano, se observa que los deliverys en motocicletas no están regulados por ninguna de las leyes pertinentes, esto provoca caos vehicular, riesgos de seguridad en las vías, riesgos laborales no mitigados entre otros factores.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) vigente, no contempla específicamente la actividad de entrega de bienes a domicilio en motocicletas dentro de su marco regulatorio. Esto ha llevado a una situación de informalidad y descontrol, donde los repartidores operan sin las condiciones mínimas de seguridad y legalidad.

Los beneficiarios finales del servicio de entregas a domicilio, de productos desde sus locales, hasta los hogares, lugares de trabajo y otros, se encuentran liberados de responsabilidad legal o de alguna corresponsabilidad, sobre la calidad de entrega y la seguridad vial de los repartidores deliverys que se trasladan en motocicletas.

2.2. Desafíos en la Implementación de un Marco Regulatorio

2.2.1. Resistencia de las Empresas de Delivery

Países como Alemania, España y países bajos, tienen regulaciones de tránsito bastante completas y que ya categorizaban vehículos para la entrega de productos, es decir, las regulaciones complementarias han terminado siendo aquellas en cuanto a registro de motos dedicadas a deliverys.

En países como Ecuador se vuelve indispensable la regulación clara y técnica en materia vial, algunos vacíos normativos, no permite siquiera el registro de este tipo de transporte destinado a la entrega de bienes, insumos, alimentos, medicamentos entre otros. Justamente el hecho de no existir regulación alguna es uno de los aspectos que dificultaría la conciencia y responsabilidad social de las empresas que contratan deliverys, ya sea por los costos o por los trámites en torno a nuevas regulaciones.

El concepto que vuelve atractiva la incorporación de deliverys en motocicletas en los establecimientos comerciales como complemento a sus servicios, es la flexibilidad, sobre todo cuando estos hacen su trabajo de manera independiente, esta flexibilidad deja de serlo, cuando los establecimientos terminan siendo corresponsables de derechos laborales, de calidad y de seguridad vial de los deliverys en motocicletas.

2.2.2. Regulación y Competencia

El 29 de marzo de 2011, mediante Decreto Ejecutivo publicado en el Registro Oficial N°415, se expidió la reforma a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, convirtiendo la Comisión Nacional de Transito en Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en su Artículo 55 literales b) y f) señala como competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal: "...b) Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón, f) Planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal".

Es decir, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, tienen la competencia exclusiva de planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, es así que de acuerdo a la capacidad de su modelo de gestión, deben realizar el control del tránsito, regular la fijación de tarifas de los servicios de

transporte terrestre, emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; implementar los centros de revisión y control técnico vehicular.

2.3. Oportunidades para la Regulación

2.3.1. Beneficios de un Marco Regulatorio Efectivo

Un marco regulatorio efectivo en cuanto a las leyes de tránsito, se vuelve indispensable para la convivencia de la sociedad.

En tanto a la actividad de deliverys en motocicletas, esta normativa se vuelve fundamental, dada la dinámica y el auge del sector. Está demostrado que aquellos países donde las actividades de entrega de productos en motocicletas estaban firmemente regularizadas, el auge de esta nueva forma de servicio, no trajo consigo los problemas significativos de descontrol, congestionamiento y accidentes de tránsito.

Entre los beneficios de un marco regulatorio efectivo en seguridad vial, permite establecer campañas enfocadas a los conductores de motocicletas dedicadas a deliverys, otorgará una forma de trabajo más adecuada, reconocimiento del desempeño dentro de la actividad económica local, un registro adecuado de actores y políticas enfocadas al sector.

2.3.2. Propuestas de Mejora y Recomendaciones

Derivado del presente trabajo de investigación, nace la propuesta de reformar el artículo 57 de la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, cuya última modificación fue el 10 de agosto del 2021, incluyendo en el segundo párrafo a los vehículos menores motorizados dedicados a servicios de deliverys:

Art. 57.- Servicio de Transporte Comercial.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos

establecidos en la presente Ley (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008).

Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, vehículos menores motorizados dedicados a servicios de deliverys, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas (Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, 2008).

...

La presente propuesta de reforma a la Ley Reformativa a La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial tiene como objetivo principal, regular la actividad de entrega de bienes y/o productos a domicilio en motocicletas, garantizando la seguridad vial, el cumplimiento de las normativas de tránsito, y promoviendo la formalización y responsabilidad en el sector, proponiendo entre otras cosas, incluir la actividad de entrega de bienes y/o productos a domicilio en motocicletas dentro del servicio de transporte comercial en la LOTTTSV, para lo cual se deberá:

- Establecer requisitos específicos para los repartidores, incluyendo la homologación de licencias extranjeras y la presentación de declaraciones juramentadas.
- Crear mecanismos de control y verificación por parte de los distintos comercios que contraten estos servicios;
- Activar la facultad reguladora de los GAD Municipales para esta actividad mediante ordenanzas locales;
- Determinar un cupo máximo de motocicletas para esta actividad, basado en estudios

de oferta y demanda.

Otra propuesta, ya derivada de la calidad es que, los automotores tipo L3 deben ser sometidos a revisiones técnicas bajo normativa INEN 2349:2003 considerando el siguiente listado de norma técnica (RTE INEN 136 (1R) "MOTOCICLETAS", 2017):

- NTE INEN 2556 – Seguridad en motocicletas. Espejos retrovisores.
- NTE INEN 2557 – Seguridad en motocicletas. Dirección.
- NTE INEN 2558 – Seguridad en motocicletas. Frenos.
- NTE INEN 2559 – Seguridad en motocicletas. Suspensión.
- NTE INEN 2560 – Seguridad en motocicletas. Iluminación.
- ISO 9645 – Acústica. Medición del ruido emitido por los ciclomotores de dos ruedas en movimiento.
- RTE INEN 136 “Motocicletas”, procedimientos a seguir para el control y aseguramiento del estado óptimo de estas unidades motorizadas.

Así mismo, la norma técnica debe ser modificada, y debe incluirse a las “Motocicletas deliverys”, en la Norma RTE INEN 136 “Motocicletas”; en la lista de productos comprendidos en la clasificación arancelaria 87.11 Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares, debe modificarse por:

87.11 Motocicletas (incluidos los ciclomotores y *motocicletas deliverys*) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.

Se propone la creación de una norma específica para motocicletas deliverys:

- NTE INEN S/N – Seguridad en motocicletas deliverys.

Esta norma dispondrá todos los aspectos de equipamiento para el correcto desempeño automotor y del servicio proporcionado por un vehículo menor motorizado dedicado a la entrega de productos.

Dada la actividad comercial de transporte de bienes perecibles y no perecibles mediante deliverys en motocicletas, el equipamiento de la misma, debe estar correctamente regulado, para la conservación de dichos elementos, y deben cumplir los parámetros de calidad.

CONCLUSIONES

Los servicios de deliverys de entregas a domicilios ejercidos en vehículos menores motorizados, no se encuentran regulados en varios ámbitos del derecho, desde lo laboral, tránsito, seguridad y calidad.

Desde la pandemia de COVID-19, las motocicletas dedicadas al servicio de deliverys, aumentó considerablemente su circulación, generando congestionamiento en las calles y afectación al tráfico en varias ciudades.

En las normas INEN y aquellas que, expedida la Agencia Nacional de Tránsito respecto del servicio de carácter comercial, se contemplarán, entre otros aspectos de prevención y seguridad, el color, de ser el caso diferenciado y unificado según el tipo, la obligatoriedad de contar con señales visuales adecuadas tales como distintivos, el número de placa en el techo del vehículo, accesos y espacios adecuados y el cumplimiento de normas de seguridad apropiadas respecto de los pasajeros.

Si bien el auge del comercio electrónico y las aplicaciones tecnológicas han facilitado el uso de estos servicios, la mayoría de los motociclistas prestadores de este servicio operan de manera informal, sin las debidas licencias ni documentos legales.

La actual legislación de tránsito no contempla el servicio de motos, a pesar de que existen normativas para otros modos de transporte comercial como taxis, camionetas y buses escolares, aún menos establece regulación sobre la existencia de motos dedicadas al servicio de delivery.

La seguridad, la regulación vial de los medios de transporte para la realización de los servicios de delivery, están directamente relacionadas con la calidad en la prestación de estos servicios que nacen y se basan en el auge tecnológico y en la celeridad de la vida moderna.

RECOMENDACIONES

Se debe incluir a los vehículos menores motorizados dedicados a servicios de deliverys, en el catálogo de vehículos de índole comercial considerados en la Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

La Agencia Nacional De Regulación Y Control Del Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial, deberá presentar un proyecto para poder expedir el Reglamento para el Servicio Comercial de vehículos menores motorizados (motos) dedicados al servicio de delivery.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales tienen la facultad de regular y controlar la vialidad en el Ecuador, esto debe reforzarse, para que desarrollen estudios técnicos de oferta y demanda para establecer un cupo máximo de vehículos menores motorizados dedicados a la entrega de productos (deliverys) en cada circunscripción, realizar el registro universal de motocicletas dedicadas a deliverys,

Evitar una saturación del parque automotor y procurando una actividad ordenada y sostenible con la entrega de productos (deliverys), disminuirá riesgo de accidentes viales, y procurará la seguridad de los trabajadores de esta industria.

Este reglamento es de índole nacional, sin embargo y en virtud de la competencia; las disposiciones que se emanen deberán ser acogidas por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales para sus regulaciones locales, de acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La emisión de títulos habilitantes para el servicio de transporte terrestre comercial mediante vehículos menores motorizados (motos) dedicados al servicio de delivery, deben considerar parámetros técnicos de seguridad y calidad, que justifiquen el otorgamiento o emisión del permiso de operación en atención a la planificación local, lo cual propenderá al cumplimiento de los estándares y parámetros técnicos integrales, al ordenamiento y control del tráfico.

REFERENCIAS

- Alalwan, A. A. (2020). Aplicaciones móviles para pedidos de comida: Un estudio empírico de los factores que afectan la satisfacción electrónica del cliente y la intención continua de reutilización. *Science Direct*, 50.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0268401219302038>
- Authority. (2024). *Regulación de motos para dos personas en Ecuador*.
<https://blog.authority.io/post/regulacion-uso-motos-dos-personas>
- Azzato, F., Diaz, C., & Café, E. (2022). *La motocicleta en América Latina: Actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios*. BID.
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-motocicleta-en-America-Latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus-usuarios.pdf>
- Berrones, D. (2022). *Análisis de los elementos que configuran el vínculo laboral y su relación con las personas que realizan servicios de delivery* [Universidad Católica de Cuenca].
<https://dspace.ucacue.edu.ec/server/api/core/bitstreams/38a6dfcb-ede9-4eb3-92ff-716171dcea83/content>
- Cañizares, D. (2024). *Relación Jurídica entre Plataformas Digitales de Delivery y sus Repartidores* [Artículo académico, Universidad Católica Santiago de Guayaquil].
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/handle/3317/17458>
- Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Ley 2148 (2006).
https://buenosaires.gob.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/seguridad_vial/codigo_transito_06.pdf

Ley de Tránsito, Ley N° 24.449 (1995).

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/818/actualizacion>

Ley No. 6314 (2020).

[https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Movilidad/2024/2024-07-30%20E/DOCUMENTOS/2.%20ORD%20DELIVERY%20PABEL%20MUN%CC%83OZ/PRIMER%20DEBATE/OBSERVACIONES/13.1%20%20524322_\(1\).pdf](https://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Administraci%C3%B3n%202023-2027/Comisiones%20del%20concejo%20Metropolitano/Movilidad/2024/2024-07-30%20E/DOCUMENTOS/2.%20ORD%20DELIVERY%20PABEL%20MUN%CC%83OZ/PRIMER%20DEBATE/OBSERVACIONES/13.1%20%20524322_(1).pdf)

Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, Registro Oficial Suplemento 398 (2008).

https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/08/LOTAIP_6_Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial-2021.pdf

Molina, M., & Ramirez, K. (2021). *Evaluación de la calidad de servicio de las aplicaciones de delivery y su influencia en la lealtad del consumidor* [Proyecto integrador, Escuela Superior Politécnica del Litoral].

<https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/53237/1/T-111360%20Molina%20Salazar%20-%20Ram%c3%adrez%20Avelino.pdf>

Proyecto de ley orgánica reformativa a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial para regular la actividad de entrega de bienes y servicios a domicilio en motocicletas, AN-2024-2968/AN-CPAE-2024-0117-M (2024).

<https://leyes.asambleanacional.gob.ec/>

Ruiz, L. (2023). *Regulación jurídica de la conducción de motocicletas en relación a la seguridad vial en el Ecuador* [Pontífice Universidad Católica del Ecuador].

<https://repositorio.puce.edu.ec/server/api/core/bitstreams/c16d5a03-8be2-48fe-86f1-9c7bf29adf4e/content>



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena** con **C.C: 0926194564** y **Montaño Burbano, Eduardo Alexander** con **C.C: 0930997739**, autores del trabajo de titulación: **Regulación vial para Vehículos Menores Motorizados dedicados a servicios delivery en Ecuador**, previo a la obtención del título de **Abogado**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaramos tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizamos a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, al primer día del mes de febrero del año 2025

LOS AUTORES

**Eduardo
Montaño
B.**

Firmado
digitalmente por
Eduardo Montaño B.
Fecha: 2025.02.18
20:48:02 -05'00'

f. _____
Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena
C.C: 0926194564

**Marjorie
Quiñonez**

Firmado
digitalmente por
Marjorie Quiñonez
Fecha: 2025.02.17
23:24:38 -05'00'

f. _____
Montaño Burbano, Eduardo Alexander
C.C: 0930997739

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA		
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN		
TEMA Y SUBTEMA:	Regulación vial para Vehículos Menores Motorizados dedicados a servicios delivery en Ecuador.	
AUTOR(ES)	Quiñonez Quiñonez, Marjorie Lorena Montaño Burbano, Eduardo Alexander	
TUTOR	Ab. Gómez Villavicencio, Roxana Irene, Mgs.	
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil	
FACULTAD:	Jurisprudencia y Ciencias Sociales y Políticas	
CARRERA:	Derecho	
TÍTULO OBTENIDO:	Abogado	
FECHA DE PUBLICACIÓN:	01 de febrero del 2025	PÁGINAS: 27
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho, estándar de calidad, regulación vial	
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Delivery, catálogo, parámetros, estándar de calidad, seguridad, transporte, vehículos menores motorizados.	
<p>RESUMEN/ABSTRACT: Durante la pandemia del Covid 19, se dinamizó el servicio de entregas a domicilio mediante el uso de medios de transportes como los vehículos menores motorizados o motos. El auge de este tipo de servicios trajo consigo la falta de normativas para la implementación de servicios de delivery de productos, así como aquellos que realizan dicha actividad de manera independiente. Desde el campo laboral, hasta el campo del derecho de calidad, seguridad vial y competencia, se volvió un desafío no solo para el derecho en el Ecuador, sino para el mundo, ya que esta propuesta de servicios y transporte y entregas, llegó para quedarse.</p> <p>La Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial (2021), en cuanto a este tipo de transporte con el objetivo comercial de prestación de servicios de entregas a domicilio, conocidos como “delivery”, no se encuentran expresamente considerados en el catálogo de transporte de tipo comercial en el artículo 57, lo que impide la generación de un marco regulatorio que permita una parametrización de estándares de calidad y de seguridad vial para los deliveries en motos, en antinomia con los principios del sistema ecuatoriano de la calidad en cuanto a la excelencia que dicta que “Es obligación de las autoridades gubernamentales propiciar estándares de calidad, eficiencia técnica, eficacia, productividad y responsabilidad social; establecido en la Ley del sistema ecuatoriano de la calidad artículo 2 numeral 4.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +5930987349487 +5930985909703	E-mail: dayra198@hotmail.com alexa_edua_92@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Paredes Cavero, Angela Maia Teléfono: 0997604781 E-mail: angela.paredes@cu.ucsg.edu.ec	
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA		
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):		
Nº. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		