



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TEMA:

**Responsabilidad civil en siniestros viales de motocicletas
eléctricas frente al vacío normativo en Ecuador**

AUTORES:

**Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia
Larreategui Suárez, Daniela Andrea**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
ABOGADA**

TUTOR:

Ab. García Auz, José Miguel, Mgs.

Guayaquil, Ecuador

29 de agosto del 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación fue realizado en su totalidad por **Burgassi Villafuerte, Aleska Coralía y Larreategui Suárez, Daniela Andrea**, como requerimiento para la obtención del título de **abogada**.

TUTOR

f. _____
Ab. García Auz, José Miguel, Mgs.

DIRECTORA DE LA CARRERA

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

Guayaquil, a los 29 del mes de agosto del año 2025



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotras, **Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia y Larreategui
Suarez, Daniela Andrea**

DECLARAMOS QUE:

El Trabajo de Titulación, **Responsabilidad civil en siniestros viales de motocicletas eléctricas frente al vacío normativo en Ecuador**, previo a la obtención del título de **abogada**, 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, a los 29 del mes de agosto del año 2025

LAS AUTORAS

f. 
Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia

f. 
Larreategui Suárez, Daniela Andrea



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

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

AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia y Larreategui
Suárez, Daniela Andrea**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Responsabilidad civil en siniestros viales de motocicletas eléctricas frente al vacío normativo en Ecuador**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 29 del mes de agosto del año 2025

LAS AUTORAS

f. _____
Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia

f. _____
Larreategui Suárez, Daniela Andrea



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

REPORTE COMPILATIO



CERTIFICADO DE ANÁLISIS
magister

SOLO TEXTO TESIS_
LARREATEGUI_BURGASSI_CORREGIDO



Nombre del documento: SOLO TEXTO TESIS_
LARREATEGUI_BURGASSI_CORREGIDO.docx
ID del documento: 1376ce3e6b54b0a09d1a33bb0bc307727450186e
Tamaño del documento original: 47,27 kB

Depositante: José Miguel García Auz
Fecha de depósito: 15/8/2025
Tipo de carga: interface
fecha de fin de análisis: 15/8/2025

Número de palabras: 7531
Número de caracteres: 49.419

Ubicación de las similitudes en el documento:



LAS AUTORAS

f. _____
Burgassi Villafuerte, Aleska Coralía

f. _____
Larreategui Suárez, Daniela Andrea

TUTOR

f. _____
Ab. García Auz, José Miguel, Mgs.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, agradezco a Dios por darme la oportunidad de cada día despertarme y seguir mis sueños y metas, por permitirme iniciar y culminar la carrera y por todas las bendiciones que me provea en mi futuro profesional. Sin él nada de esto sería posible.

Agradezco profundamente a mis padres, Marisol y Oscar, definitivamente ellos son el pilar fundamental de cada meta que me propongo, su apoyo incondicional me ha convertido en la persona y profesional que seré.

A mis hermanos, Jean y Andrés, gracias por siempre apoyarme en todo lo que me propongo, por sus consejos y por nunca permitirme rendirme.

A mi abuelita Isabel, a pesar de que ya no se encuentre con nosotros ha sido un motivo por el cual superarme para ser mejor persona y profesional.

A mi compañera de tesis Aleska, desde que decidimos hacer juntas esta tesis sabía que seríamos una gran dupla de trabajo, además de agradecer su amistad a lo largo de la carrera.

A nuestro tutor de tesis, al Doctor José Miguel García Auz, por todas sus enseñanzas, su apoyo en este trabajo investigativo y por ser un gran docente que se preocupa por el desarrollo de sus estudiantes.

A mis amigos de la carrera, gracias por acompañarme a lo largo de este camino, por brindarme su amistad indiscutida y por su apoyo tanto académico como personal.

A mi compañera incondicional, Luna, gracias por estar conmigo en mis noches de desvelo que, aunque no nos podemos comunicar con palabras tu mera compañía ha significado mucho.

Daniela Andrea Larreategui Suárez.

AGRADECIMIENTOS

A Dios por ser mi guía y fortaleza, por cada día de aliento y por iluminar mi camino en este largo proceso. Sin su infinita sabiduría y bondad, este logro no habría sido posible.

Al Doctor José Miguel García Auz por su apoyo y su invaluable conocimiento. Gracias por su paciencia, por sus comentarios constructivos, su dirección ha sido fundamental para la culminación de esta tesis.

A mi compañera de tesis Daniela, por compartir este arduo, pero gratificante camino. Gracias por tu dedicación incansable, por las horas de estudio compartidas, las ideas que fluyeron y el apoyo mutuo que hizo este proceso mucho más llevadero.

A mis amigos, quienes me acompañaron en este viaje académico. Gracias por su amistad, por escucharme en momentos de frustración y por las risas que aliviaron los momentos difíciles.

Aleska Coralia Burgassi Villafuerte.

DEDICATORIA

Dedico esto a Dios pues sin él ningún plan o meta que nos propongamos se puede realizar. Él conoce mis anhelos y sueños, todo está en manos de él.

A mis padres, no existen palabras suficientes para explicar cuánto valoro su apoyo, enseñanzas, amor y lecciones de vida que me han llevado hasta este punto de mi vida. Gracias por nunca dudar de mis capacidades y todo lo que puedo conseguir si me lo propongo. Esto es solo una parte de lo cuan agradecida que estoy con ustedes, los amo.

A mis hermanos, su apoyo a lo largo de mi vida me ha enseñado que no hay nada mejor que compartir los logros con ustedes pues han estado en todas las fases de mi vida, no necesito recordarles cuánto los amo estoy segura que lo tienen presente.

A mi abuelita Isabel o como le decíamos "Buchita", sé que no te tengo a mi lado, pero te dedico esto y mis demás triunfos porque a través de todo esto puedo cumplir metas que para ti eran inimaginables. Hubiera amado que me veas en este momento tan especial, pero estoy segura que en mi corazón te encuentras feliz por mí.

A toda mi familia, por crearme capaz de esto y mucho más, por su apoyo y por incentivarme a ser mejor cada día.

Por último, pero no menos importante, a mi niña interior. Le dedico esto a esa pequeña Daniela que tal vez pensó que no podía, pero al final del día entendió que estaba destinada para grandes cosas, por nunca rendirse, por siempre elegirse a pesar de todo.

Daniela Andrea Larreategui Suárez.

DEDICATORIA

A mi hermano Gonzalo, por ser mi primer guía, por sus valiosos consejos y por su constante fe en mis capacidades. Este logro también es tuyo.

A mis hermanos Juan José y Ariana, por ser mi mayor motivación y mi recordatorio constante de que, con perseverancia, no hay sueño imposible. Espero que este logro les inspire a alcanzar sus propias metas.

A mi mami, Rirger, por su amor incondicional, su apoyo inquebrantable y sus infinitas oraciones.

A Javier Adrián, por tu comprensión y tu amor incondicional. Gracias por cada palabra de aliento.

A la familia Sánchez Bastidas, por su amor, por su apoyo y por ser mi refugio y mi fuente de fuerza. Su cariño ha sido fundamental en este recorrido.

A mí misma, por la resiliencia y la dedicación. Por no rendirme en los días difíciles y por creer en mi potencial. Esta tesis es la prueba de que el esfuerzo y la pasión son la clave para alcanzar lo que un día fue solo un sueño.

Aleska Coralia Burgassi Villafuerte.



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

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

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

DR. ZAVALA EGAS, LEOPOLDO XAVIER

DECANO DE CARRERA

f. _____

AB. REYNOSO GAUTE, MARITZA GINETTE. MGS

COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

AB. CUADROS AÑAZCO, XAVIER PAUL. MGS

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: **Jurisprudencia**
Carrera: **Derecho**
Periodo: **Semestre A 2025**
Fecha: **15/08/2025**

ACTA DE INFORME FINAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado ***RESPONSABILIDAD CIVIL EN SINIESTROS VIALES DE MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS FRENTE AL VACÍO NORMATIVO EN ECUADOR*** elaborado por las estudiantes ***Larreategui Suárez, Daniela Andrea y Burgassi Villafuerte, Aleska Coralía***, certifica que durante el proceso de acompañamiento dichas estudiantes han obtenido la calificación de **(9) NUEVE**, lo cual las califica como ***APTAS PARA LA SUSTENTACIÓN***.

Ab. García Auz, José Miguel, Mgs.
Docente Tutor

Índice

Resumen.....	XIII
Abstract	XIV
Introducción	2
Capítulo 1	4
Antecedentes de la responsabilidad civil en accidentes de tránsito en Ecuador	4
Regulación de tránsito y vehículos eléctricos	5
Vacío normativo con relación al uso de motocicletas eléctricas.....	6
Definiciones	6
Capítulo 2.....	11
Pregunta de investigación	11
Vulneración de derechos constitucionales.	13
Legislación comparada.....	18
Conclusiones	22
Recomendaciones.....	23

Resumen

En Ecuador, el crecimiento acelerado del uso de motocicletas eléctricas ha puesto en evidencia la insuficiencia del marco normativo actual para regular adecuadamente su circulación y los efectos jurídicos derivados de su uso. Aun siendo una alternativa tanto económica como funcional ante el problema de la congestión urbana, estos tipos de vehículos no se encuentran contemplados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTTSV), por lo que existe un vacío normativo que no permite fijar responsabilidades y la reparación de daños producto de accidentes. La responsabilidad civil constituye un principio primordial dentro del ordenamiento jurídico, por tanto, la falta de regulación de las motos eléctricas complica el ejercicio de este derecho. En relación a países de Latinoamérica y Europa, estos ya han puesto en funcionamiento normas específicas para estos tipos de vehículos y es por ello que es urgente que se regulen de forma precisa los distintos aspectos de las motos eléctricas pues el Estado debe garantizar la reparación integral de los perjudicados con el fin de alentar seguridad en materia de tránsito.

Palabras claves: Responsabilidad civil, vacío legal, motocicletas eléctricas, reparación integral, tránsito, accidentes.

Abstract

In Ecuador, the accelerated growth in the use of electric motorcycles has highlighted the inadequacy of the current regulatory framework to properly govern their circulation and the legal implications arising from their use. Although they are both an economical and functional alternative to the problem of urban congestion, these types of vehicles are not covered by the Organic Law on Land Transport and Road Safety (LOTTTSV), resulting in a regulatory gap that prevents the establishment of liability and compensation for damages resulting from accidents. Civil liability is a fundamental principle within the legal system, and therefore the lack of regulation of electric motorcycles complicates the exercise of this right. In contrast, countries in Latin America and Europe have already implemented specific regulations for these types of vehicles, which is why it is urgent to precisely regulate the various aspects of electric motorcycles, as the State must guarantee full compensation for those affected in order to promote traffic safety

Key words: Civil liability, legal void, electric motorcycles, full compensation, traffic-related, accidents.

Introducción

En los últimos años, el uso de las motocicletas eléctricas ha experimentado un crecimiento notable en Ecuador. Este aumento acelerado se ha producido por factores como el bajo costo operativo de estos vehículos y su fácil accesibilidad. El uso de estos resulta ser una opción más llamativa al momento de movilizarse en las grandes ciudades debido a su alta congestión vehicular. No obstante, este crecimiento no ha ido de la mano con las actualizaciones normativas que regulen la utilización de este tipo de vehículos.

En Ecuador, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial (LOTTTSV), no provee de modo particular dentro de su normativa a las motos eléctricas, ni establece un sistema de responsabilidad civil aplicable en caso de siniestros donde se comprometan estos tipos de vehículos. La falta de normas genera un vacío normativo que obstaculiza la aplicación de sanciones, la reparación adecuada de daños causado y determinación de responsabilidades civiles.

La responsabilidad civil constituye una fuerte base dentro del sistema jurídico ecuatoriano, afianzando que las víctimas de daños ocasionados por actos ilícitos o culposos obtengan una compensación proporcional y justa, que les permita restituir, en la medida de lo posible, en circunstancias previas al evento dañoso. En materia de tránsito, este principio se interpreta en la obligación de reparar los daños materiales, morales y personales sufridos por las víctimas de accidentes, cumpliendo con el mandato constitucional de garantizar una reparación integral. Sin embargo, la ausencia de regulación específica para las motocicletas eléctricas impide que este derecho se materialice de manera efectiva, afectando la tutela de los derechos de las víctimas y limitando la seguridad jurídica en la determinación de las responsabilidades civiles correspondientes.

En este sentido, se vuelve necesario analizar de manera crítica el régimen actual de responsabilidad civil en Ecuador frente a los siniestros de tránsito que involucren motocicletas eléctricas, identificando los vacíos legales existentes y su impacto en la protección de los derechos de las víctimas. En este trabajo se evaluará y analizará la necesidad de implementar reformas normativas que permitan regular correctamente el uso de estos vehículos y garantizar la efectividad de la reparación integral, así como ayudar al análisis jurídico de la responsabilidad civil en el ámbito de los accidentes de tránsito con motocicletas eléctricas en Ecuador, aportando con

propuestas que permitan mejorar la normativa vigente y adaptarla a las realidades actuales de movilidad.

De esta forma, se busca garantizar la protección de los derechos de las víctimas de siniestros, promover una movilidad segura y ordenada en las ciudades del país, y fortalecer el sistema jurídico ecuatoriano mediante la inclusión de disposiciones claras y efectivas que regulen de forma específica este tipo de vehículos.

Capítulo 1

Antecedentes de la responsabilidad civil en accidentes de tránsito en Ecuador

La responsabilidad civil en accidentes de tránsito en Ecuador constituye una obligación jurídica de reparar el daño causado a las víctimas por hechos culposos, configurándose como un derecho y garantía constitucional de reparación integral descrito en la Constitución de la Republica del Ecuador en los siguientes términos del Art. 78:

“Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.” (2008)

De acuerdo con Pita y Bravo (2024), “la responsabilidad civil es la obligación de quien ha causado algún daño a otro (activa o pasivamente) para compensar o reparar esa pérdida, generalmente en forma de indemnización” (p. 331). En materia de tránsito, se trata de una “responsabilidad extracontractual por el daño material causado” (Pita y Bravo, 2024, p. 331), la cual se activa por la comisión de un acto culposo que genera perjuicios a terceros.

Por otro lado, Vinuesa (2022) sostiene que la reparación integral tiene como objetivo “la satisfacción económica o no económica a favor de la víctima por el daño causado en su patrimonio o en su persona como forma de resarcimiento específico” (p. 22).

En este contexto, la responsabilidad civil en accidentes de tránsito tiene un carácter principalmente extracontractual, dado que se origina en la comisión de un acto ilícito que causa daño a un tercero, generando la obligación de reparar de forma proporcional y adecuada el perjuicio ocasionado. Esta reparación integral es considerada como una herramienta de justicia restaurativa en el sistema jurídico ecuatoriano, buscando restituir, en la medida de lo posible, la situación de la víctima al estado anterior al hecho, y en caso de que ello no sea posible, asegurar una compensación monetaria justa.

En la legislación ecuatoriana se reconoce que, en los accidentes de tránsito, no solo el conductor responsable del siniestro debe responder civilmente, sino también el propietario del vehículo, quien asume una responsabilidad solidaria frente a los daños ocasionados, incluso si no fue quien condujo el vehículo al momento del accidente. Este principio busca garantizar la efectividad de la reparación integral de las víctimas, facilitando el acceso a una indemnización que repare las afectaciones sufridas, respetando los principios de justicia y proporcionalidad en el proceso de determinación de la indemnización.

En materia de tránsito, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece que, en caso de accidentes de tránsito, el conductor responsable tiene la obligación de indemnizar los daños ocasionados, conforme a lo estipulado en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) y las disposiciones complementarias. Sin embargo, esta normativa se ha desarrollado principalmente en el contexto de vehículos de combustión interna, sin contemplar expresamente las particularidades de los vehículos eléctricos, en especial las motocicletas eléctricas, que presentan condiciones de operación distintas y riesgos específicos en la vía pública.

Regulación de tránsito y vehículos eléctricos

En los últimos años, el uso de vehículos eléctricos ha crecido en Ecuador como parte de las estrategias de movilidad sostenible, la reducción de emisiones contaminantes y sobre todo por su barato costo. A pesar de este avance, la regulación sobre vehículos eléctricos se ha enfocado principalmente en temas tributarios y de incentivos para su importación y adquisición, sin un desarrollo detallado en la normativa de tránsito para su uso seguro y ordenado en la vía pública.

Países como España y Colombia han implementado normas específicas para la circulación de vehículos eléctricos, estableciendo requisitos de matriculación, uso de dispositivos de seguridad y seguros de responsabilidad civil obligatorios. En Ecuador, la LOTTTSV y su reglamento contemplan disposiciones generales de tránsito que se aplican a todos los vehículos, pero no existe una normativa técnica o administrativa que establezca las condiciones específicas de circulación y control de motocicletas eléctricas, lo que genera desafíos tanto para las autoridades de tránsito, los operadores de justicia y los usuarios.

Vacío normativo con relación al uso de motocicletas eléctricas

Según Basterra, M. (2000) “Denominamos laguna normativa a aquella situación no contemplada en el ordenamiento normativo. Hay un "vacío" legal. El sistema jurídico no tiene una solución normativa para un caso concreto.” (p. 285)

El aumento en el uso de motocicletas eléctricas ha evidenciado un vacío normativo en el Ecuador, dado que no existe precisión sobre requisitos de matriculación, uso obligatorio de seguros de responsabilidad civil, ni regulaciones específicas sobre dispositivos de seguridad y equipamiento necesario. Este vacío se refleja en la práctica cuando ocurren siniestros de tránsito que involucran a motocicletas eléctricas, generando incertidumbre para las víctimas al momento de exigir la reparación de daños y confusiones para determinar la responsabilidad de los conductores implicados.

Este vacío normativo también recae en la falta de controles efectivos en la vía pública, permitiendo que motocicletas eléctricas circulen sin placas, sin casco protector, o sin cumplir con las normas básicas de tránsito, lo que incrementa el riesgo de accidentes y afecta la seguridad vial. La ausencia de una regulación sobre estos vehículos limita la aplicación efectiva de la responsabilidad civil en caso de siniestros, ya que dificulta la identificación de los responsables y la exigencia de las indemnizaciones correspondientes, afectando el derecho de las víctimas a la reparación integral y generando un problema de política pública que requiere ser atendido de manera urgente.

Definiciones

Para comprender de manera clara la responsabilidad civil que tienen las motocicletas eléctricas frente al vacío normativo existente, es imprescindible establecer ciertas definiciones sobre los distintos temas a tratar a lo largo de este trabajo.

De acuerdo con la New Zealand Transport Agency (2025) “la motocicleta es un vehículo a motor que posee dos llantas y tiene una cilindrada superior a 50 ml o que tenga una velocidad máxima superior a 50 km/h.”

La Ley Nacional de Tránsito No. 24. 449 de la República Argentina (1995) menciona que “motocicleta es todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores

a 50 km/h.” Esta definición nos permite visualizar que hay una cierta uniformidad al definir el término motocicleta.

Por otro lado, el Reglamento No 168/2023 de la Unión Europea no define, pero incluye a la motocicleta en la clasificación de vehículos de motor de dos ruedas.

En relación con los siniestros de tránsito, estos son eventos no intencionales que involucran al menos un vehículo en movimiento que causan daños tanto a personas como bienes.

Para el Observatorio Nacional de Seguridad vial de El Salvador, los siniestros de tránsito son:

“Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso. Se incluyen las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos.” (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, s.f.)

Sin embargo, existe una diferencia entre un siniestro de tránsito y un accidente de tránsito. De acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, un accidente de tránsito es:

Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno. (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2023)

Cuando nos referimos a un accidente de tránsito hablamos de un evento fortuito, una situación de fuerza mayor que no se puede controlar. Por ejemplo, hechos relacionadas al clima o fenómeno natural. En cambio, cuando hablamos de siniestro vial se hace referencia a un hecho que sí se puede prevenir, evitar o predecir porque son causados por errores humanos como el exceso de velocidad, la condición en la que maneja el conductor, entre otros.

La responsabilidad civil se basa en el deber legal en el cual un individuo tiene la obligación de indemnizar los perjuicios causados a una víctima. La Corte Constitucional del Ecuador en la Sentencia No. 13-14-IN/21 define la

responsabilidad civil como “la obligación de toda persona de pagar por los daños y perjuicios que cause en la persona o patrimonio de otra” (Corte Constitucional, 2021)

El autor Javier Tamayo (2007) en relación a la responsabilidad civil menciona que para darle una definición “podemos decir entonces que la responsabilidad civil es la consecuencia jurídica en virtud de la cual, quien se ha comportado en forma ilícita debe indemnizar los daños, que con esa conducta ilícita ha producido a terceros.” (p.20)

Este daño se puede reflejar en distintos tipos como daño material, daño moral o una pérdida de ganancia. Este daño pudo consumarse ya sea por una acción o una omisión intencional o negligente.

De la responsabilidad civil se desprenden dos ramas: la responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual. Aunque para algunas normas o autores sean similares es necesario realizar esta distinción.

Para el autor Bonasi Benucci, la responsabilidad contractual se determina de forma general por dos elementos específicos: 1) La preexistencia de un vínculo entre determinadas personas y 2) la producción de un daño que es producto de la violación o quebrantamiento de ese vínculo preexistente. Teniendo en consideración esos elementos, se puede determinar que la falta de estos requisitos convierte esta obligación en una de tipo extracontractual pues no se establece un sujeto determinado y la obligación no proviene de un vínculo previo.

En cambio, la responsabilidad extracontractual se basa en el cometimiento de un hecho ilícito culpable o doloso que genera un daño a otra persona o a los bienes de esta. Esta definición se adecúa a lo mencionado en el párrafo anterior con respecto a los elementos que diferencian una de la otra.

Se puede decir que dos elementos a considerar en la responsabilidad extracontractual son en el hecho culpable y el doloso. Por ello es preciso definir los términos: dolo y culpa.

Para la Real Academia Española (2024), en los actos jurídicos, el dolo es aquella voluntad maliciosa de engañar a alguien, la intención de causar un daño de incumplir una obligación contraída. En cambio, la culpa es aquella omisión de una diligencia que le es exigible a una persona y que resultado de ese hecho injusto o dañoso se motive la responsabilidad civil o penal.

En nuestro ordenamiento jurídico ambos términos son definidos en el Código Orgánico Integral Penal. Sobre el dolo se menciona que:

“Art. 26.- Dolo. - Actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta.”

(Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Si bien no hace una explicación sobre qué es exactamente el dolo, encuadra al individuo que incurre en tal comportamiento.

Sobre la culpa, este ordenamiento jurídico indica que:

“Art. 27.- Culpa. - Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Al igual que el dolo, no se lo define, pero el individuo se enmarca en los lineamientos del artículo.

En el desarrollo del presente capítulo se puede determinar que hay un reto jurídico significativo: la ausencia de un marco normativo que se empeñe en regular las motos eléctricas y sus repercusiones en los siniestros viales. Aunque estos nuevos medios de transporte respondan como una alternativa a la movilidad personal, su falta de inspección a nivel legal ocasiona un vacío legal que afecta de forma directa a la responsabilidad civil.

Para regular la responsabilidad civil se necesita que las normas sean claras y exactas de acuerdo a las nuevas formas de movilidad. Es pertinente mencionar que sin disposiciones técnicas y jurídicas que regulen todo el funcionamiento de estos vehículos limita la oportunidad de que se exijan responsabilidad con el objetivo de recibir indemnizaciones justas en concordancia con lo divulgado en la Constitución de la República del Ecuador respondiendo a los principios de justicia y reparación integral.

Del mismo modo, el estudio de la responsabilidad civil contractual y extracontractual facilita que se reconozcan los elementos esenciales para configurar esta obligación jurídica, además de resaltar la distinción entre dolo y culpa al momento de fijar un tipo de responsabilidad. En base a aquella importante diferenciación se puede indicar que la responsabilidad se basa en dos tipos de criterios: objetivo y subjetivo, que no siempre se definen o explican en la normativa.

Por este motivo, el vacío legal más allá de comprometer el derecho al acceso efectivo a la justicia, genera dudas jurídicas al momento de aplicar e interpretar normas vigentes. A partir de aquello, es inminente que se realice una reforma

legislativa en donde se agreguen disposiciones sobre el uso, control y responsabilidad originadas del empleo de las motos eléctricas en razón de fortalecer el sistema jurídico nacional para proteger la tutela judicial efectiva de los derechos de las víctimas y con ello también se avanza en materia de movilidad segura, sostenible y jurídica dentro del país.

Capítulo 2

Pregunta de investigación

¿Cómo afecta la ausencia de regulación a la determinación de la responsabilidad civil en los siniestros de tránsito causados por motos eléctricas en el Ecuador?

En Ecuador, en la actualidad no se ha podido obtener información de la cantidad de siniestros de tránsito que involucran motos eléctricas debido a que el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) a través de su operación estadística "Estadísticas de Transporte - ESTRAT" y Agencia Nacional de Tránsito (ANT) no han considerado esta problemática lo suficientemente para visualizarla en sus estadísticas. Y así como crece de manera acelerada estos siniestros, debería crecer su inclusión en los informes y en la normativa pertinente.

El Código Civil, en sus Artículos 2214 y 2215, establece que toda persona que cause daño a otra, por dolo o culpa, está obligada a indemnizar, y que existe responsabilidad por los daños causados por las cosas que se tienen a cuidado. Sin embargo, en materia de tránsito, la determinación de la responsabilidad civil no depende únicamente de estos principios generales, sino de un marco legal que defina los estándares de circulación, aseguramiento y licencias, para establecer si el conductor actuó con culpa o negligencia.

La abstención de regulación específica sobre las motocicletas eléctricas en la normativa ecuatoriana de tránsito perjudica de forma directa la determinación de la responsabilidad civil en los siniestros de tránsito, al no existir una norma clara sobre la circulación, aseguramiento obligatorio y el régimen de sanciones aplicables a este tipo de vehículos. La ausencia normativa genera una inseguridad jurídica en los operadores de justicia al momento de resolver casos de siniestros que impliquen motocicletas eléctricas, lo que tiene consecuencias en la efectividad del derecho de las víctimas a la reparación integral.

Este vacío normativo respecto a las motocicletas eléctricas no es un problema de omisión original, sino una laguna que ha surgido con el tiempo debido a los avances tecnológicos. En la doctrina alemana, se hace una distinción clara entre estos tipos de vacíos como menciona Bastera, M. (2000) "Se distingue entre lagunas primarias (originarias), que existen en el ordenamiento normativo desde la creación del mismo; y las lagunas secundarias (derivadas) que son las sobrevinientes como

consecuencia de un cambio en la situación de hecho; tal el ejemplo de los avances tecnológicos” (p. 285).

Esta clasificación resulta fundamental para entender la naturaleza del problema en la LOTTTSV, pues esta no contempló en su momento la existencia de este tipo de vehículos dentro de su clasificación, limitándose a regular de forma general a los vehículos motorizados y a los de tracción humana. Esta falta de precisión normativa crea un escenario de incertidumbre respecto a la obligatoriedad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para las motocicletas eléctricas, lo que afecta la protección de las víctimas de siniestros, quienes en muchos casos quedan desprotegidas y deben acudir a procesos judiciales para reclamar indemnizaciones.

Aplicación de la Teoría del Riesgo Creado.

Para los autores Williams, O y Wilkins, B. (2014) “la responsabilidad subjetiva requiere la culpabilidad de su autor. Para determinar ésta, debe analizarse necesariamente la conducta del sujeto, de ahí que se le denomine responsabilidad subjetiva. La objetiva, por el contrario, prescinde de la culpabilidad del sujeto, considerando única y exclusivamente al daño producido. Basta la existencia del daño para que exista responsabilidad del autor” (p. 5).

Esta opinión contrasta con la de otros juristas como la de Tamayo, J. (2007) el cual ofrece otra perspectiva al mencionar que “tanto la responsabilidad objetiva como la subjetiva se desprenden de la conducta del responsable, al punto que lo que sí es esencial es el comportamiento activo u omisivo del agente, aun en la más objetiva de las responsabilidades” (p. 188).

Estas posturas resultan interesantes porque al realizar el análisis nos permite determinar que, a pesar del vacío normativo sobre la culpa, la conducta de utilizar un vehículo que no está regulado presenta un riesgo y es punto de partida para determinar la responsabilidad civil objetiva bajo la teoría del riesgo creado. Rodríguez, M (2016) lo define como “un riesgo que es puesto por una persona específica en un medio particular, debiendo responder por este, le genere o no provecho.” (p. 12), a diferencia de un vehículo de combustión interna, cuyo funcionamiento y peligros están ampliamente regulados, la motocicleta eléctrica introduce riesgos únicos y no previstos en la normativa actual.

Esta teoría no ayuda a determinar que el simple uso de este tipo de vehículos con características intrínsecas de riesgo crea una obligación de responder por los daños que causen frente a la búsqueda del dolo o negligencia por parte del conductor, puesto que el utilizar una motocicleta eléctrica en el espacio público que constituye una actividad que, por sus características, genera un riesgo especial y no contemplado en la legislación.

Aplicando esta teoría, en lugar de que la víctima de un siniestro tenga que demostrar la culpa del conductor de la motocicleta eléctrica, que resultaría casi imposible sin una normativa clara, la responsabilidad se presume por el simple hecho de que el conductor puso en circulación un objeto generador de riesgo.

Por lo tanto, para eximirse de responsabilidad, sería el conductor de la moto eléctrica quien tendría que probar que el daño se produjo por una causa ajena a su conducta, como un caso fortuito, la fuerza mayor, la culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero. De esta manera, la aplicación de la teoría del riesgo creado no solo llena el vacío normativo de la LOTTSV, sino que también garantiza una vía más expedita y efectiva para que las víctimas obtengan la reparación integral a la que tienen derecho.

Vulneración de derechos constitucionales.

En el contexto de la expansión de nuevas opciones de movilidad sostenible, el Estado se encuentra con un desafío jurídico el cual es la falta de una normativa específica que se encargue de regular aspectos elementales como la circulación, el registro, la licencia del conductor, entre otras particularidades, además del tema más relevante que es el tratamiento legal en casos de siniestros viales. Al no contar con estas normas se obstaculiza la correcta aplicación del ordenamiento jurídico y los ciudadanos quedan en un estado de indefensión e inseguridad jurídica.

Desde la perspectiva del derecho constitucional, la ausencia normativa constituye una grave vulneración al principio de supremacía constitucional y una afectación aún mayor a la responsabilidad que tiene el Estado en garantizar que el sistema legal proteja los derechos esenciales o elementales de los ciudadanos y que se instauren mecanismos eficientes y adecuados para la prevención, control y reparación de los daños ocasionados. En este contexto, se procederá al análisis de los

principales derechos comprometidos por esta carencia regulatoria, así como de las implicaciones jurídicas y sociales que se derivan de la misma.

1. Derecho al debido proceso y a la tutela judicial efectiva.

El derecho al debido a proceso es considerada una garantía fundamental para el ejercicio de la defensa de los derechos de las personas. Este tiene como finalidad garantizar que todas las personas tengan acceso a mecanismos eficaces para la protección de sus derechos.

La Corte Constitucional en su Sentencia No. 001-14-SEP-CC (2014) menciona que:

"El debido proceso es un derecho primordial que le asiste a las partes que se encuentran sometidas a un proceso judicial o administrativo, por tanto, exigen garantías que deben ser observadas y aplicadas, con el objeto de que el proceso se constituya en un medio para la realización de la justicia" (p.8)

El debido proceso en la Constitución de la República del Ecuador se encuentra estipulado en el artículo 75 en donde se menciona que todos tenemos derecho tanto al acceso gratuito a la justicia como a la tutela efectiva, imparcial y expedita con el objetivo de no quedar en indefensión. Sin embargo, es necesario resaltar que en el artículo 76 es donde el debido proceso se ve de manera más extensa, pues en este artículo se establecen las garantías básicas que dan cumplimiento al debido proceso. Entre ellas se encuentran: la presunción de inocencia, principio non bis in ídem, derecho a la defensa, derecho a un juicio justo, entre otros.

Con respecto a la inexistencia de normativa que establezca un procedimiento claro de cómo actuar ante un siniestro vial, no se puede determinar el tipo de responsabilidad, requisitos como la licencia del conductor o la retención del vehículo, esto afecta de manera grave el acceso a la justicia. Los perjudicados por estos sucesos no tienen garantías procesales para hacer valer su derecho de acción y los jueces a su vez no tienen normativa para pronunciarse sobre aquello.

La tutela judicial efectiva va ligada íntimamente al debido proceso pues también busca que más allá de tener acceso a los tribunales, exista un procedimiento idóneo con garantías básicas para ejercer el derecho de los perjudicados.

El autor Enrique Vescovi (1984) define a la tutela judicial efectiva como “un derecho de carácter autónomo, independiente del derecho sustancial, que se manifiesta en la facultad de una persona para requerir el Estado la prestación del servicio de administración de justicia.” (p.65)

Es por ello que en el artículo 75 de la Constitución de la República del Ecuador se detalla que debe haber una tutela efectiva, imparcial y expedita. Debe ser efectiva pues toda persona debe tener la posibilidad de iniciar acciones legales y en base a ello obtener una resolución judicial de acuerdo a sus pretensiones. Es imparcial cuando los jueces y tribunales garantizan que ambas partes tengan las mismas herramientas a lo largo del proceso y que sean tratados de manera equitativa y justa. Por último, es expedita pues los procesos se desarrollan de forma ágil, sin dilataciones o retrasos que puedan perjudicar a las partes.

2. Derecho a la seguridad jurídica.

La seguridad jurídica es un principio fundamental el cual sirve como garantía de que tanto las personas como los bienes están protegidos por normativa jurídica y que la aplicación de las leyes sea justa y clara.

De la misma forma, el autor Max Ernst Mayer (1937) menciona que: “es garantía dada al individuo de que su persona, sus bienes y sus Derechos no serán objeto de ataques violentos o que, si estos llegan a producirse le serán aseguradas protección y reparación.” (p.198)

En la Constitución de la República del Ecuador, la seguridad jurídica se encuentra mencionada en el artículo 82 en donde se precisa que se fundamenta en dos aspectos: en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas que sean previas, claras, públicas y estas se apliquen por las correspondientes autoridades competentes.

Este derecho permite que las personas conozcan de forma anticipada las consecuencias jurídicas que se pueden suscitar de sus actos, pero también la forma en la que se resolverán. No basta con la existencia de las leyes, sino que estas puedan ser entendidas correctamente, accesibles y que se apliquen apropiadamente.

En relación a aquello la Corte Constitucional en su Sentencia No. 989-11-EP/19 (2019) precisa que:

“El individuo debe contar con un ordenamiento jurídico previsible, claro, determinado, estable y coherente que le permita tener una noción razonable de las reglas del juego que le serán aplicadas. Este debe ser estrictamente observado por los poderes públicos para brindar certeza al individuo de que su situación jurídica no será modificada más que por procedimientos regulares establecidos previamente y por autoridad competente para evitar la arbitrariedad.” (p. 4)

En relación al vacío normativo del presente trabajo cabe establecer que se producen varias afectaciones a la seguridad jurídica por varias razones:

1. Inexistencia de tipificación clara: No hay especificaciones sobre las obligaciones de los conductores como la licencia, la matrícula del vehículo, seguros o revisión técnica. Al no haber aquello, tampoco se puede encontrar sanciones para las infracciones.

2. Discrecionalidad de la autoridad: Al no haber normativa esto resulta en que las autoridades adopten criterios diferentes y esto genere contradicciones entre las resoluciones.

3. Inaplicabilidad de responsabilidades: Las personas perjudicadas no saben a qué organismo o instancia acudir; o que procedimiento se debe realizar.

Este principio se ve comprometido pues el ordenamiento jurídico no va en concordancia con las nuevas realidades de la sociedad, la regulación de estos vehículos es un problema inminente que se debe solucionar.

3. Derecho a la reparación integral.

La reparación integral es la obligación que tiene el Estado para devolver a la víctima al estado en el que se encontraba antes de que se vulneraran sus derechos, esta reparación debe ser de los daños materiales como inmateriales.

Este derecho está reconocido de manera constitucional en el art 86 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) en donde se establece que:

“La jueza o juez resolverá la causa mediante sentencia, y en caso de constatarse la vulneración de derechos, deberá declararla, ordenar la reparación integral, material e inmaterial, y especificar e individualizar las obligaciones, positivas y negativas, a cargo del destinatario de la decisión judicial, y las circunstancias en que deban cumplirse.”

La reparación integral no solo se puede decir que está en ese artículo, sino que está inmersa en todo el ordenamiento constitucional pues se complementa para la consecución de la garantía de los derechos de cada individuo.

En concordancia con lo indicado en la Constitución de la República del Ecuador, la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1978) precisa que:

“Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos en esta Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad conculcados. Dispondrá, asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización de la parte lesionada.”

Para que se realice una reparación integral se deben seguir ciertas medidas de reparación, entre ellas se encuentran las siguientes: restitución, rehabilitación, satisfacción, reparación económica y garantía de no repetición.

En breves rasgos, la restitución es una medida de reparación que tiene como objetivo que la víctima vuelva al estado anterior a la vulneración cometida. En ocasiones resulta difícil volver a ese estado anterior por lo en varios casos no se puede volver a esa restitución completa.

La rehabilitación ha sido reconocida por diversos organismos internacionales, por ejemplo, en el art. 21 de los Principios de las Naciones Unidas se habla sobre la rehabilitación en la cual se debe incluir atención médica y psicológica para los afectados. En sí es un conjunto de medidas que pueden ser instrumentadas por medio de programas u acciones para el restablecimiento de la persona afectada a nivel físico como psicológico.

La satisfacción va encaminada a realizar actos que conlleven el reconocimiento público de responsabilidad del ente o persona que causó el perjuicio y el tributo a las víctimas de las vulneraciones ocasionadas. Muchas veces la satisfacción de estos actos trasciende más que la reparación material.

La reparación económica conlleva analizar el daño ocasionado tanto el daño material como el daño inmaterial derivado de la vulneración causada. El autor Carlos Beristain (2008) indica que:

"Las indemnizaciones o reparaciones económicas por los daños materiales e inmateriales causados representan una reconstrucción de la vida personal y familiar de las víctimas y sus allegados, una compensación por las pérdidas sufridas e inclusive tienen un valor simbólico que comporta el reconocimiento de la responsabilidad del Estado."

Por último, la garantía de no repetición, esta medida tiene el objetivo de que las vulneraciones realizadas no se cometan nuevamente por lo que se toman medidas para transformar de manera legal, social, política e institucional para evitar el cometimiento de estas conductas. Es una medida que por lo general es agregada en jurisprudencia internacional como por ejemplo las sentencias de la Corte Interamericana de Derechos Humanos.

Legislación comparada

Actualmente la normativa ecuatoriana no cuenta una regulación clara ni precisa sobre las motocicletas eléctricas, por lo cual se encuentra en estado de desarrollo y adaptación a esta nueva modalidad de circulación. Sin embargo, diferentes países tanto de Europa como de Latinoamérica han hecho avances

significativos en relación a estos vehículos, a continuación, se realizará una comparativa jurídica con dos países: Colombia y España.

Colombia

En la legislación colombiana los avances respecto a la regulación de las motos eléctricas se han dado por medio de leyes y resoluciones. En primer lugar, la Resolución 160 de 2017 por parte del Ministerio de Transporte fue un paso sumamente importante ante este problema ya que se encarga reglar el registro y circulación de los vehículos automotores que sean de tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo.

En esta resolución se encargan de definir todos los tipos de vehículos como, por ejemplo: bicicletas, cuadriciclos, motociclos, ciclomotor, tricimoto, vehículo auto equilibrado, entre otros. Este aspecto es importante pues de esa manera el ciudadano puede identificar qué tipo de vehículo está manejando y en base a aquello pueda seguir las normas de esta resolución. Uno de los detalles más relevantes radica en ciertos requisitos que deben ser cumplidos, entre ellos: registro y matrícula de las motos eléctricas por medio del Registro Único Nacional de Tránsito; tener un seguro que cubra daños corporales que en este caso es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); la exigencia de licencia de conducción de categoría A1 o A2 dependiendo de la potencia del vehículo; la obligación de utilizar elementos de seguridad como el casco y chaleco reflectivo en las noches.

El 16 de julio de 2025 el Congreso de la República de Colombia promulgó la Ley 2486 de 2025. Esta ley es reciente pero sumamente relevante pues tiene como finalidad remediar la falta de regulación de los vehículos considerados de movilidad personal. La aprobación de esta ley resulta un paso decisivo en función de las normas de movilidad eléctrica que tienen efectos directo en la responsabilidad civil.

Se proveen definiciones sobre los vehículos de micro movilidad como los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, creando así una sección diferente a las ya existentes para las motocicletas tradicionales, esto con el fin de que no se encuadre de manera forzosa en una categoría que sencillamente no le corresponde.

Se establecen requisitos indispensables como la edad mínima para poder conducir estos vehículos que en este caso es de 16 años; la velocidad máxima en ciclorrutas (25 km/h) y en vías permitidas (40 km/h); y claramente el uso de elementos de protección como el casco, prendas reflectivas con la finalidad de prevenir siniestros viales.

El aspecto más importante de esta Ley proviene de la exigencia de matricular este medio de transporte y el de adquirir un SOAT. Estos dos detalles son los que ayudan a la consecución de reglar la responsabilidad civil por parte de los conductores de estos vehículos. El obligar a que se obtenga un seguro da paso a que las víctimas de siniestros causados por estas motos eléctricas puedan al menos tener una reparación por daños corporales y al momento de reclamar por medio de un proceso civil este tenga medios para realizar la debida indemnización.

España

España con respecto a la responsabilidad civil en siniestros viales por parte de motos eléctricas ha avanzado significativamente en comparación con nuestra legislación.

El primer paso que se ha realizado es que separaron en dos categorías a las motos eléctricas. La Dirección General de Tráfico definió que dentro de los vehículos de movilidad personal caben ciertas motos eléctricas de baja potencia y patinetes eléctricos; para las motos eléctricas que tengan ciertas especificaciones en relación a potencia y velocidad se equiparan a los ciclomotores o motocicletas convencionales. Incluso la Dirección General de Tráfico hizo público un listado con los vehículos de movilidad personal que se aprueban con el fin de garantizar la máxima seguridad al comprador, en este listado se detallan tanto marcas como modelos.

En el Real Decreto Legislativo 8/2004 se aprueba el texto refundido de la Ley sobre la responsabilidad civil y seguro de los vehículos a motor. Este decreto se encarga de determinar la responsabilidad civil que se deriva de los daños causados por los vehículos a motor, se comienza a hablar sobre el seguro obligatorio que todo

vehículo a motor debe poseer para responder y un aspecto importante que es la acción directa por parte de las víctimas contra la aseguradora.

No obstante, se realizó una reforma de tal decreto que resultó en la Ley 5/2025 la cual se promulgó el 24 de julio. Esta reforma buscó modificar aspectos de la responsabilidad civil y los seguros de los vehículos a motor.

Esta ley realizó cambios en relación a los vehículos personales ligeros, la responsabilidad civil y seguros obligatorios de estos. Sus cambios han generado gran alcance en los conceptos de “vehículo a motor” y “hechos de circulación”, además que se ha alineado a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en la cual se eliminan restricciones administrativas y expande la cobertura legal en casos de siniestros viales en donde se toman en consideración vehículos que no constan con autorización formal.

En base a las recomendaciones provistas en el Informe Razonado de la Comisión de Seguimiento, se han implementado mejoras en las indemnizaciones. Las indemnizaciones ahora se gestionan más rápido y de manera transparente, e incluyen diversos beneficios como el acceso gratuito a peritajes médicos, nuevas compensaciones y plazos para realizar el pago mucho más cortos.

Se ha instaurado un seguro obligatorio específico para los considerados vehículos de movilidad personales como, por ejemplo: patinetes eléctricos, en donde se fijan las reglas y condiciones que se deben acatar. La cobertura mínima para daños personales es de 6,450,000 € por siniestro y para los daños materiales es de 1,300,000 € por siniestro. Por último, es obligatorio el registro e identificación de los vehículos personales ligeros.

En resumen, España está adoptando un modelo proactivo que asegura la indemnización total de las víctimas y se adapta a la nueva tendencia de vehículos eléctricos. Ecuador, en cambio, tiene un sistema más genérico que, si bien funciona, necesita actualizar sus leyes y seguros para gestionar el crecimiento de las motocicletas eléctricas en las ciudades y así proveer de mecanismos de protección a los usuarios de estos vehículos y a terceros.

Conclusiones

1. El estudio desarrollado evidencia que el incremento sostenido en el uso de motocicletas eléctricas en Ecuador ha generado un problema jurídico que no encuentra respuesta en la normativa vigente. Al existir carencia en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) se constituye un vacío normativo que afecta de forma directa al momento de determinar la responsabilidad civil y no cumple con el deber de proteger los derechos concebidos en la Constitución como los mencionados anteriormente que son la seguridad jurídica, la tutela judicial efectiva y la reparación integral.
2. Ante la ausencia normativa específica de las motos eléctricas, más allá de vulnerar los derechos constitucionales se deja en estado de indefensión a los ciudadanos pues no existe un protocolo definido para siniestros viales y al no tener vías para ejercer su derecho de acción se les imposibilita evocar garantías procesales. A su vez, los jueces al no contar con un marco legal para emitir fallos pueden incurrir en una violación a la seguridad jurídica y no hay uniformidad en las resoluciones emitidas.
3. El análisis comparativo realizado en base a los marcos legales de Colombia y España demuestra que si la legislación se adapta a la nueva tendencia de movilidad (motos eléctricas) se promueve la prevención de siniestros viales y se protege de mejor manera a los conductores y terceros. Se logra aquello pues la legislación cuenta con requisitos imprescindibles como matriculación, seguros obligatorios, dispositivos de seguridad, entre otros.
4. De igual modo, la utilización de la teoría del riesgo creado se presenta como una vía doctrinal útil para suplir de manera temporal las carencias normativas, ya que permite presumir la responsabilidad del conductor y agilizar la reparación de los daños. No obstante, esta solución debe considerarse transitoria y no sustitutiva de una reforma integral.

Recomendaciones

1. Se recomienda la reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) para que regule la circulación, los requisitos de seguridad y la matriculación de las motocicletas eléctricas.
2. Se recomienda a la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) la inclusión de las motocicletas eléctricas en las categorías de vehículos sujetos a un permiso de circulación y un seguro obligatorio, la emisión de licencias específicas para sus conductores y establecer criterios de sanción por incumplimiento de los requisitos previstos.
3. Se sugiere que, hasta que exista una reforma legal, los jueces y operadores de justicia que, al momento de resolver casos de siniestros con motocicletas eléctricas, apliquen la teoría de la responsabilidad objetiva por riesgo creado para garantizar la reparación integral de las víctimas, invirtiendo la carga de la prueba en los conductores de dichos vehículos.

Referencias

- Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre 2008). Registro Oficial 449.
- Basterra, M. (2000). El problema de las lagunas en el Derecho. *Derecho & Sociedad*, (15), 280-291.
- Código Orgánico Integral Penal. (10 febrero 2014). Tercer Suplemento del registro Oficial 68, 26-VI-2025.
- Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José). (11 de febrero de 1978).
https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2023). *Estadísticas de Transportes 2023 - Diccionario de variables*.
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2023/NOTA_T%C3%89CNICA_SINIESTROS_ITRIMESTRE2023.pdf
- Ley Nacional de Tránsito No. 24.449. (26 de enero de 1995) Congreso de la Nación Argentina. <https://www.unc.edu.ar/sites/default/files/Ley-nacional-de-transito-24449.pdf>
- New Zealand Transport Agency (NZTA) Waka Kotahi. (2025). *Vehicle classes*.
<https://n9.cl/1k8ft>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (s.f). *Glosario*. Gobierno del Salvador.
<https://observatoriovial.fonat.gob.sv/glosario/>
- Pita Terán, D y Bravo Lozada, E. (2024). Análisis de la responsabilidad civil en accidentes de tránsito y su reparación integral efectiva. *593 Digital Publisher CEIT*, 9(5), 329-338.
- Real Academia Española. (2025). Culpa | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE. <https://dle.rae.es/culpa>
- Real Academia Española. (2025). Dolo | Definición | Diccionario de la lengua española | RAE - ASALE. <https://dle.rae.es/dolo>
- Sentencia No. 001-14-SEP-CC. (9 de enero 2014). Corte Constitucional.
- Sentencia No. 13-14-IN/21. (8 de diciembre 2021). Corte Constitucional. (Carmel Corral Ponce).

Sentencia No. 989-11-EP/19. (10 de septiembre 2019). Corte Constitucional. (Karla Andrade Quevedo).

Tamayo Jaramillo, J. (2007). *Tratado de responsabilidad civil*. Editorial LEGIS

Unión Europea. (2013). Reglamento (UE) No 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 60, pp. 52-128.

Véscovi, E. (1984). *Teoría General del Proceso* 1984. Editorial Temis Ernst, Max. (1937). *Filosofía del Derecho*. Editorial Labor S.A.

Vinueza, J. (2022). *La reparación integral en delitos de tránsito con muerte culposa; según el ordenamiento jurídico Penal Ecuatoriano*. [Tesis de Maestría, Universidad Central del Ecuador]

<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/26049>

Williams Obreque, G. y Wilkins Binde, J. (2014). *Responsabilidad civil extracontractual: Doctrinas derivadas del resultado daños del tabaco*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile.

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotras, **Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia** con C.C: # **0929916476** y **Larreategui Suarez, Daniela Andrea** con C.C: # **0931376628** autoras del trabajo de titulación: **Responsabilidad civil en siniestros viales de motocicletas eléctricas frente al vacío normativo en Ecuador**, previo a la obtención del título de **ABOGADA** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro 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.- Autorizo 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, **29 de agosto de 2025**

f. 

Burgassi Villafuerte, Aleska Coralia
C.C: **0929916476**

f. 

Larreategui Suarez, Daniela Andrea
C.C: **0931376628**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Responsabilidad civil en siniestros viales de motocicletas eléctricas frente al vacío normativo en Ecuador		
AUTOR(ES)	Burgassi Villafuerte, Aleska Coralía; Larreategui Suarez, Daniela Andrea		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	García Auz, José Miguel		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TÍTULO OBTENIDO:	Abogada		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	29 de agosto de 2025	No. PÁGINAS:	25
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho civil, Derecho		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Responsabilidad civil, vacío legal, motocicletas eléctricas, reparación integral, tránsito, accidentes.		
RESUMEN/ABSTRACT En Ecuador, el crecimiento acelerado del uso de motocicletas eléctricas ha puesto en evidencia la insuficiencia del marco normativo actual para regular adecuadamente su circulación y los efectos jurídicos derivados de su uso. A pesar de ser una alternativa económica y funcional ante la congestión urbana, estos vehículos no están contemplados de forma específica en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), lo que ha generado un vacío legal que obstaculiza la asignación de responsabilidades y la reparación de los daños ocasionados en accidentes. La responsabilidad civil, entendida como la obligación de reparar los perjuicios causados por conductas ilícitas o culposas, constituye un principio fundamental dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano. No obstante, la falta de regulación técnica y jurídica respecto a las motocicletas eléctricas dificulta el ejercicio efectivo de este derecho. A nivel internacional, algunos países latinoamericanos y europeos ya han implementado normativas específicas para estos vehículos. En consecuencia, resulta imperativo reformar la legislación vigente, incorporando disposiciones que regulen de forma clara y precisa el uso de motocicletas eléctricas, con el objetivo de garantizar la reparación integral de las víctimas, promover la seguridad en las vías y reforzar la certeza jurídica en materia de tránsito.			
ADJUNTO PDF:	☒ SI	☐ NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4	E-mail: aleska.burgassi@cu.ucsg.edu.ec ; Daniela.larreategui@cu.ucsg.edu.ec	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza Ginette		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: maritza.reynoso@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):			