



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO  
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS  
CARRERA DE DERECHO**

Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la  
afectación al derecho de propiedad

**Trabajo de Titulación para optar al título de Abogado de los  
Tribunales y Juzgados de la Republica del Ecuador**

**Autores:**

Borja Martínez, Patterson Alexander  
Yancha Condo, Jason Josué

**Tutor:**

Dr. Nelson Francisco Freire Sánchez

**Riobamba, Ecuador. 2026**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA

Nosotros, Patterson Alexander Borja Martínez con cédula de ciudadanía 150092588-6, y Jason Josué, Yancha Condo con cédula de ciudadanía 185000748-3, autores del trabajo de investigación titulado: Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad, certificamos que la producción, ideas, opiniones, criterios, contenidos y conclusiones expuestas son de mí exclusiva responsabilidad.

Asimismo, cedemos a la Universidad Nacional de Chimborazo, en forma no exclusiva, los derechos para su uso, comunicación pública, distribución, divulgación y/o reproducción total o parcial, por medio físico o digital; en esta cesión se entiende que el cesionario no podrá obtener beneficios económicos. La posible reclamación de terceros respecto de los derechos de autor (a) de la obra referida, será de mi entera responsabilidad; librando a la Universidad Nacional de Chimborazo de posibles obligaciones.

En Riobamba, a los 20 días del mes de febrero de 2026

Patterson Alexander Borja Martínez  
C.I: 150092588-6

Jason Josué, Yancha Condo  
C.I: 185000748-3

## DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR

Quien suscribe, Dr. Nelson Francisco Freire Sánchez, catedrático adscrito a la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas, por medio del presente documento certifico haber asesorado y revisado el desarrollo del trabajo de investigación titulado: Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad, bajo la autoría de Patterson Alexander Borja Martínez y Jason Josué, Yancha Condo; por lo que se autoriza ejecutar los trámites legales para su sustentación.

Es todo cuanto informar en honor a la verdad; en Riobamba, a los 20 días del del mes de febrero de 2026




Dr. Nelson Francisco Freire Sánchez  
C.I: 0602469991

## CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Quienes suscribimos, catedráticos designados Miembros del Tribunal de Grado para la evaluación del trabajo de investigación Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad, presentado por **Patterson Alexander Borja Martínez** con cédula de identidad número **150092588-6**, y **Jason Josué, Yancha Condo** con cédula de identidad número **185000748-3** bajo la tutoría de Dr. Nelson Francisco Freire Sánchez; certificamos que recomendamos la APROBACIÓN de este con fines de titulación. Previamente se ha evaluado el trabajo de investigación y escuchada la sustentación por parte de su autor; no teniendo más nada que observar.

De conformidad a la normativa aplicable firmamos, en Riobamba al 01 de junio de 2026.

Dra. Rosita Elena Campuzano Llaguno  
**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Dr. Alexis Roberto Rivera Andrade  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**



Mgs. Wendy Pilar Romero Noboa  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL DE GRADO**





Dirección  
Académica  
VICERRECTORADO ACADÉMICO

*en movimiento*



UNACH-RGF-01-04-08.17  
VERSIÓN 01: 06-09-2021

# CERTIFICACIÓN

Que, **BORJA MARTINEZ PATTERSON ALEXANDER** con CC: **1500925886**, y **YANCHA CONDO JASON JOSUE** con CC: **1850007483** estudiante de la Carrera **DERECHO**, Facultad de **CIENCIAS POLITICAS Y ADMINISTRATIVAS**; ha trabajado bajo mi tutoría el trabajo de investigación titulado "**CLONACIÓN Y MANIPULACIÓN DE SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR Y LA AFECTACIÓN AL DERECHO DE PROPIEDAD**", cumple con el 4 % similitudes y el 3 % de texto generado por la IA; de acuerdo al reporte del sistema Anti plagio **COMPILATIO**, porcentaje aceptado de acuerdo a la reglamentación institucional, por consiguiente autorizo continuar con el proceso.

Riobamba, 20 de MAYO de 2026

Dr. Nelson Francisco Freire Sánchez  
TUTOR(A)

## **DEDICATORIA**

Dedico este logro, con todo mi corazón, a mis padres, hermanos y abuelitos, porque sé que este título lleva un poco del esfuerzo y del sueño de cada uno de ustedes. Gracias por ser mi lugar seguro, por enseñarme a levantarme cuando el camino se puso difícil y por creer en mí incluso cuando yo dudaba. A mis familiares, que con un consejo o una palabra de aliento me recordaron que no estaba solo en esta meta. Hoy no solo me gradúo yo; se gradúa el sacrificio de mis padres, la complicidad de mis hermanos y la sabiduría de mis abuelos. Gracias por haberme dado las alas para volar y las raíces para nunca olvidar de dónde vengo. Todo lo que soy y lo que hoy alcanzo, se lo debo a ustedes.

Patterson Alexander Borja Martínez

A Dios, por ser el aliento de vida y la fuerza invisible que me sostuvo en los momentos de mayor incertidumbre. Gracias por iluminar mi entendimiento, por abrir las puertas del conocimiento y por permitirme culminar este camino bajo tu bendición y voluntad.

A mis padres por ser el apoyo e inspiración de este camino y brindarme los valores necesarios para la vida, mi eterna admiración y respeto a ustedes. A mi madre Marlene Condo quien me ha dado su infinito amor incondicional, por cuidar de mi vida, su apoyo, sus oraciones, sus enseñanzas de resiliencia, y por enseñarme el valor del esfuerzo en la vida.

A mi padre Alfredo Yancha, un hombre lleno de valentía y perseverancia, que lo ha dado todo por su familia, gracias a este hombre trabajador que me llena de consejos y enseñanzas de y para la vida, porque su severidad ha sido determinante en mi desarrollo personal y profesional, y sobre todo por su apoyo incondicional en cada etapa de mi vida.

A mis hermanos, Christian, Félix, Luigui e Isaac Yancha, por estar presentes siempre con una palabra de apoyo, de aliento y su constante admiración, que deben saber es mutua, así como también de sus consejos que muchas veces me han permitido retomar el camino adecuado, esta dedicatoria tiene un valor familiar muy importante para nuestro padre y por todo lo que el significa en nuestras vidas.

Finalmente, a mi hermana, Sofia Yancha, mi ser de luz que llego a cambiarme la vida, mi pequeña estrella que siempre deslumbra y brilla con su sonrisa, quien se ha convertido desde su nacimiento en mi motor y motivo, así como la razón de seguir cada día adelante, en búsqueda de días mejores.

Este trabajo de titulación es por y para ustedes, porque sin ustedes nada sería posible, son los pilares de mi vida, con mucho amor y felicidad.

Jason Josué Yancha Condo

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco a Dios por la fortaleza para culminar esta etapa, y a mis padres y abuelitos por ser el motor de mi vida y el ejemplo de perseverancia que guio mis pasos. Mi gratitud a la Universidad Nacional de Chimborazo y a mis docentes por la formación recibida, así como a mi tutor de tesis por su guía experta y profesionalismo. Hago extensivo este agradecimiento a mis amigos por su compañía constante, y a todos los profesionales del Derecho que, a lo largo de este camino, me compartieron su conocimiento y experiencia. Finalmente, a mi enamorada, por su apoyo incondicional y por ser el pilar fundamental que me impulsó a alcanzar esta meta. Este logro es de todos ustedes.

Patterson Alexander Borja Martínez

En primer lugar, Gracias, Dios, por bendecirme con la vida, la salud y la perseverancia necesarias para culminar esta etapa bajo tu Divina voluntad.

A mi familia, donde nació mi sueño y por ser quienes me han ayudado a cumplirlo. A mi padre y a mi madre, por ser el cimiento inamovible de mi existencia; gracias por cada sacrificio silencioso, por su fe ciega en mis capacidades y por enseñarme que la perseverancia es el valor más alto de un ser humano. A mis hermanos, por ser mi refugio y alegría, por su apoyo incondicional que hizo más ligero el peso de las responsabilidades académicas.

A la Universidad Nacional de Chimborazo, mi alma mater, que durante estos años fue mi segundo hogar. Gracias por abrirme sus puertas y permitirme formarme en sus aulas, donde no solo adquirí conocimientos, sino que forjé mi identidad como futuro profesional del Derecho.

A mi docente tutor, por su guía magistral y su paciencia infinita. Gracias por compartir su sabiduría conmigo, por sus correcciones acertadas y por orientar este trabajo de investigación con un rigor académico que siempre llevaré como ejemplo en mi vida profesional. A mis docentes de toda la carrera universitaria, quienes con vocación y entrega esculpieron mi criterio jurídico, por enseñarme a amar la justicia y por transmitirme que el Derecho es, ante todo, una herramienta al servicio de la sociedad y la verdad.

A los profesionales: Silvanita, Jorge, Rubén, Jonathan e Isaías que me abrieron las puertas de sus oficinas en la Fiscalía y en el Ministerio del Ambiente respectivamente, por permitirme dar mis primeros pasos en el ejercicio práctico. Gracias por su apertura, por confiar en mi capacidad y por brindarme valiosas lecciones que ningún libro podría enseñar.

A Patterson mi compañero de investigación, a quien lo considero un hermano de vida y actualmente colega, un gran ser humano a quien aprecio mucho.

Finalmente, a mis amigos de la universidad, Mirka, Romina, Camila, Kate, Misael, y quienes me faltan mencionar, son con quienes compartí este viaje inolvidable. Gracias por las jornadas de estudio, por las salidas y risas que aliviaron el cansancio. Más que compañeros, se convirtieron en la familia que elegí para transitar este camino hacia la meta que hoy alcanzamos juntos.

Jason Josué Yancha Condo

# ÍNDICE GENERAL

DECLARATORIA DE AUTORÍA	
DICTAMEN FAVORABLE DEL PROFESOR TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
ÍNDICE GENERAL	
ÍNDICE DE TABLAS	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I.....	15
1. INTRODUCCIÓN.....	15
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	16
1.3. JUSTIFICACIÓN.....	16
1.4. OBJETIVOS.....	17
1.4.1. OBJETIVO GENERAL.....	17
1.4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	17
CAPÍTULO II.....	18
2. MARCO TEÓRICO.....	18
2.1. ESTADO DEL ARTE.....	18
2.2 ASPECTOS TEÓRICOS .....	20
CAPÍTULO III.....	33
3. METODOLOGÍA.....	33
3.1. UNIDAD DE ANÁLISIS.....	33
3.2. MÉTODOS.....	33

3.3. ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN .....	34
3.4. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	34
3.5. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	35
3.6. POBLACIÓN.....	35
3.7. SELECCIÓN DE MUESTRA .....	35
CAPÍTULO IV.....	36
4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	36
4.1 RESULTADOS.....	36
4.1.2. ANÁLISIS DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS/EXPEDIENTES.....	40
4.1.3. ENTREVISTAS DIRIGIDAS A ENTENDIDOS EN EL TEMA .....	44
4.2 DISCUSIÓN.....	50
CAPÍTULO V.....	52
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	52
5.1 CONCLUSIONES .....	52
5.2 RECOMENDACIONES .....	53
BIBLIOGRAFÍA.....	54
LEGISLACIÓN.....	56
ANEXOS.....	58

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1.</b> Análisis del derecho comparado en materia de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular .....	37
<b>Tabla 2.</b> <i>Análisis documentos administrativos/expedientes</i> .....	41

## RESUMEN

El presente estudio tiene como objetivo principal analizar el impacto jurídico de la ausencia de un tipo penal específico sobre la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y su incidencia en la vulneración del derecho de propiedad en la ciudad de Riobamba. Metodológicamente se adoptó un enfoque cualitativo basado en el método inductivo, analítico y comparativo, desde el análisis de revisión doctrinario, normativo, de derecho comparado con otros países y casos reales relacionados al tema trabajado. Para ello, la muestra incluyó normativas de países como Brasil, Perú y Chile, cinco casos tomados de Fiscalía y entrevista dirigida a tres expertos en Derecho, un fiscal y perito de Riobamba. Los principales resultados indican que, en la ciudad, la clonación vehicular es una problemática que se ha incrementado por la posición geográfica y el incremento de ferias de carros. Además, se identifica un sistema normativo fragmentado en el COIP que prioriza el patrimonio sobre la fe pública, donde legislaciones como Brasil el ilícito se maneja bajo la figura de atentado contra la fe pública y la seguridad del Estado. Asimismo, trámites burocráticos, y procesos burocráticos largos por efecto de falta de coordinación interinstitucional. Se concluye que los vacíos legales de la ley tienen un impacto jurídico negativo en el propietario legítimo que se traduce en vulneraciones sistémicas en el derecho de propiedad con efecto de inseguridad jurídica, inexistente reparación integral y tutela judicial efectiva.

**Palabras claves:** clonación vehicular, COIP, manipulación de señales de identificación, derecho de propiedad, seguridad jurídica.

## Abstract

This study aimed to analyze the legal impact of the absence of a specific criminal offense regarding the cloning and manipulation of vehicle identification plates and its effect on the violation of property rights in Riobamba city. Methodologically, a qualitative approach was adopted, using inductive, analytical, and comparative methods, drawing on a review of legal doctrine and regulations, comparative law with other countries, and real-world cases related to the subject matter. To this end, the sample included regulations from countries such as Brazil, Peru, and Chile, five cases from the Prosecutor's Office, and interviews with three legal experts, a prosecutor, and an expert witness from Riobamba. The main findings indicate that vehicle cloning is a problem that has increased in the city due to its geographic location and the rise in car fairs. Furthermore, a fragmented regulatory system within the COIP prioritizes property rights over public trust, whereas in jurisdictions such as Brazil, the offense is treated as an attack on public trust and state security. Furthermore, bureaucratic red tape and lengthy bureaucratic processes result from a lack of interagency coordination. It is concluded that legal loopholes in the law have a negative impact on the legitimate owner, leading to systemic violations of property rights, legal uncertainty, a lack of comprehensive redress, and a failure to provide effective judicial protection.

**Keywords:** vehicle cloning, COIP, tampering with identification marks, property rights, legal certainty.



Reviewed by:  
Jenny Alexandra Freire Rivera, M.Ed.  
**ENGLISH PROFESSOR**  
ID No.: 0604235036

## CAPÍTULO I.

### 1. Introducción.

#### 1.1. Antecedentes

La clonación vehicular es una práctica que a nivel el delito se ha incrementado con los años, donde países como Estados Unidos han implementado normas específicas para elevar las sanciones. Asimismo, en el Reino Unido se han establecido medidas relacionadas a dar mayor atención en los datos de identificación del vehículo y su registro (Cuevas, 2022).

A nivel de Latinoamérica, países como Brasil han establecido medidas legales dentro del Código Penal, artículo 311, que sanciona de manera expresa la adulteración o remarcación de señales vehiculares, lo que otorga mayor seguridad jurídica y, por ende, protege el derecho de propiedad de la persona afectada.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP) del Ecuador no contempla la clonación o manipulación vehicular como delito autónomo, lo que obliga a jueces y fiscales a adecuar estas conductas en tipos penales afines como la falsificación de documentos o recepción. Esta ausencia de regulación genera vacíos jurídicos y procesos judiciales y trámites administrativos que vulneran el derecho de propiedad del propietario legítimo que, en ciudades como Riobamba, el ilícito ha ido en incremento.

El efecto, un estado de impunidad, con afectación directa a la víctima, y evidencia de retenciones prolongadas de vehículos, pericias extensas y procesos que vulneran derechos constitucionales como el derecho a la propiedad (art. 66.26) de la Constitución de la República de 2008.

En tal sentido, el presente trabajo de investigación se plantea como objetivo principal analizar el impacto jurídico de la ausencia de un tipo penal específico sobre la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y su incidencia en la vulneración del derecho de propiedad en la ciudad de Riobamba.

Metodológicamente el estudio adopta un enfoque cualitativo, tipo descriptivo, dogmático-correlacional, diseño no experimental, uso de los métodos inductivo, jurídico-analítico y comparado y el estudio de caso. Para ello, se consideran 5 expedientes administrativos desde Fiscalía, 5 entrevistas dirigidas a 1 fiscal de Chimborazo, 3 profesionales del derecho y 1 perito pertenecientes a la ciudad de Riobamba, y la normativa vigente de países como Brasil, Perú, Chile y Ecuador.

La investigación tiene un alto interés académico, social y jurídico, en tanto, aporta a la comprensión sobre la afectación al derecho de propiedad del propietario legítimo frente al ilícito de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular. Los resultados permiten sentar bases normativas que garanticen la aplicación de la justicia en el delito, en el marco de reparación al daño provocado al propietario legítimo y el fortalecimiento de un sistema penal eficiente.

La estructura de la investigación se enmarca a lo establecido en el artículo 16 numeral 3 del Reglamento de Titulación Especial de la Universidad Nacional de Chimborazo, que

comprende los siguientes puntos: portada; introducción; planteamiento del problema; objetivos: general y específicos; estado del arte, marco teórico; metodología; presupuesto y cronograma del trabajo investigativo; referencias bibliográficas; anexos; y, visto bueno del tutor.

## **1.2. Planteamiento del Problema**

De acuerdo con los datos proporcionados por Fiscalía, para el 2019 la clonación de placas de vehículos, con fines del cometimiento de distintos delitos, se ha convertido desde la fecha en un fenómeno que ha ido en aumento en el Ecuador (Diario El Telégrafo, 2019). Asimismo, hacia el 2024, el Ecuador se ha transformado en un país de alta peligrosidad, donde delitos como la clonación vehicular se ha asociado al robo de vehículos, una situación que complejiza la falta de tipificación en el COIP (Martínez y Paredes, 2024).

La situación conflictiva surge al momento de que pese a que las estadísticas revelan datos preocupantes para las personas que poseen este bien, aunque con cifras que en realidad no reflejan la situación real; la mayor afectación la lleva el propietario legítimo al momento de interponer o decidir interponer una denuncia, puesto que gran parte de los afectados desiste de la denuncia, al saber que los implicados no recibirán la sanción respectiva ante la falta de vacíos legales (Diario El Telégrafo, 2019).

Esta realidad trasladada a la ciudad de Riobamba evidencia una vulnerabilidad institucional similar, donde la posición geográfica de la ciudad que facilita el tránsito de vehículos clonados, como la instalación de ferias de venta de vehículos exponen a las personas al delito de clonación de señales de identificación vehicular. Además, en esta jurisdicción, los dueños de vehículos se enfrentan a procesos largos judiciales y administrativos que les permita comprobar que son los propietarios legítimos.

Esto facilita a que los grupos delictivos operen con mayor facilidad, al reducir espacios dentro del sistema de justicia para proteger su derecho de propiedad. Las consecuencias a nivel individual, con pérdidas económicas y revictimización, en el sistema institucional incoherencia judicial al tratar cada caso de manera distinta, y socialmente, provoca desconfianza y actos de impunidad como debilitamiento del sistema penal.

Lo expuesto determina la necesidad de plantear como pregunta de investigación la siguiente:

¿Cuál es el impacto jurídico generado por la ausencia de un tipo penal específico sobre la clonación y manipulación de señales identificadoras vehiculares en el COIP, y cómo dicha omisión contribuye a la vulneración del derecho de propiedad de los propietarios legítimos de la ciudad de Riobamba?

## **1.3. Justificación**

El presente estudio se justifica a razón de visibilizar la importancia de tutelar el derecho de propiedad como piedra angular del ordenamiento jurídico del Ecuador y que, al ser vulnerado, representa una transgresión jurídica que impide el pleno goce y disposición del bien adquirido legalmente. Este derecho está reconocido y garantizado en la Constitución

de la República del Ecuador como un derecho fundamental de la ciudadanía, aunque no como absoluto, en tanto el Estado tiene la facultad de limitar a través de la figura jurídica la expropiación del bien (Granados y Pozo, 2021).

De igual modo, está manifiesto en la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789 que, en el artículo 17, expone a la propiedad como inviolable y sagrada, sin espacio para privar a la persona de esta, salvo cuando la necesidad pública y legalmente reconocida así lo exija al otorgar una previa y justa indemnización (Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, 1789). Esta premisa establece que al ser vulnerado el derecho de propiedad se suscita una falta administrativa, pero esencialmente existe una ruptura del contrato social que sustenta la seguridad jurídica.

En el ámbito jurídico-normativo, la investigación evidencia la brecha existente en la normativa del Código Orgánico Integral Penal (COIP) entre mecanismos legales que impidan a las personas privar de su patrimonio y su efectiva aplicación ante modalidades delictivas como la clonación y manipulación de identificación vehicular. La ausencia de su tipificación lleva a que los casos queden en la impunidad (Martínez y Paredes, 2024).

A nivel social, el estudio evidencia esta realidad dentro del contexto de la ciudad de Riobamba que refleja que la clonación vehicular no es un evento aislado y que, por tanto, requiere visibilizar la problemática que afecta la seguridad jurídica y vulnera de manera sistemática el derecho de propiedad del propietario legítimo en Riobamba, donde el análisis jurídico representa un aporte para el fortalecimiento del sistema de justicia.

## **1.4. Objetivos**

### **1.4.1. Objetivo General**

Analizar el impacto jurídico de la ausencia de un tipo penal específico sobre la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y su incidencia en la vulneración del derecho de propiedad en la ciudad de Riobamba.

### **1.4.2. Objetivos Específicos**

- Examinar las disposiciones legales relacionadas con los delitos de falsificación, receptación y adulteración, para la identificación de su alcance frente a la clonación y manipulación de señales identificadoras de vehículos.
- Describir la percepción institucional sobre la ausencia de tipificación penal, las dificultades procesales y las afectaciones al propietario legítimo de la ciudad de Riobamba.
- Evaluar la afectación penal al derecho de propiedad causada por la falta de tipificación expresa de la clonación y manipulación vehicular como delito autónomo.

## CAPÍTULO II.

### 2. MARCO TEÓRICO.

#### 2.1. Estado del Arte

La literatura relacionada a la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y su impacto en el derecho de propiedad expone una serie de aportes dentro del ámbito jurídico. Esto desde la realidad a nivel internacional y nacional, a fin de contrastar los distintos aportes desde contextos diversos.

En primer lugar, se destacan los trabajos académicos a nivel internacional. El tema titulado “Experiencia comparada respecto a la clonación de vehículos motorizados en países desarrollados” estudia el delito de la clonación de vehículos en los últimos años. El objetivo general, analizar la experiencia comparada respecto a la clonación de vehículos motorizados en países desarrollados. Metodológicamente se emplea el enfoque cualitativo, nivel descriptivo basado en la técnica de revisión documental sobre información y legislación de España, Estados Unidos y Reino Unido e incluye la normativa de la Unión Europea (por sus siglas UE) (Cuevas, 2022).

Tras el proceso investigativo realizado se concluye que las medidas para frenar el delito en los países en estudio conllevan una lucha que pase de la inspección física hacia la creación de un ecosistema digital de vigilancia con actores clave como la policía, aseguradoras y registros nacionales que permita compartir datos en tiempo real para reducir espacios para el crimen organizado. Además, el avance normativo de dichos países contempla superar el llamado error administrativo para otorgar una identidad jurídica propia dentro de los reglamentos (Cuevas, 2022).

La investigación basada en la realidad de Perú expone el título “Suplantación de identidad vehicular y clonación de vehículos en el delito de falsedad genérica”, la misma que es presentada en la Universidad César Vallejo. El objetivo principal, “analizar de qué manera influye la Suplantación de Identidad Vehicular y la Clonación de vehículos en el Delito de Falsedad Genérica” (Nicho, 2023, p. 8). Se emplea en la metodología, el enfoque cualitativo desde el diseño de la teoría fundamentada y el nivel de investigación descriptivo, donde se usa como técnica la entrevista dirigida a abogados expertos en Derecho Penal y Procesal Penal y en identificación vehicular.

El estudio concluye que la suplantación de identidad vehicular y clonación de vehículos tiene importante influencia en el delito de falsedad genérica para los operadores de justicia. El problema se agrava ante la falta de tipificación en la normativa peruana, donde el delito se encuadra dentro del delito de falsedad. Aquello refleja vacíos en la ley, lo que no facilita una sanción severa para quienes lo cometen (Nicho, 2023)..

A nivel nacional, se expone el trabajo que analiza la tipificación de la clonación vehicular del COIP desde el tema “Argumentación jurídica sobre la tipificación de la clonación vehicular como delito contra la propiedad y la seguridad jurídica”. Para ello, se traza como objetivo “argumentar jurídicamente sobre la necesidad de tipificar en el COIP

dentro del Libro I, Sección Novena, de los delitos contra el derecho a la propiedad, un artículo innumerado que sancione el delito de la clonación vehicular, donde se garantiza, de esta forma, la seguridad jurídica al adquirente” (Vizcaíno, 2015, p. 13). La metodología usada se centra en el enfoque cualitativo, nivel descriptivo y uso de la técnica de la entrevista dirigida a especialistas en el tema.

El estudio concluye que existe la necesidad de tipificar el delito en el COIP dentro del Libro I, Sección Novena, de los delitos contra el derecho a la propiedad, situación que facilitaría a que se garantice la seguridad jurídica al adquirente. Esto permitirá obtener un impacto positivo a nivel social y jurídico (Vizcaíno, 2015).

El trabajo académico titulado “La responsabilidad penal en la clonación vehicular según el Código Orgánico Integral Penal Ecuador” entabla el reconocimiento de la responsabilidad legal de la tipificación del delito en el COIP. La metodología se basa en los modelos de investigación judicial de revisión documental. Se concluye que pese a ser este un delito frecuente, existe recelo de las víctimas por presentar la denuncia ante vacíos del COIP que deja en impunidad a quienes cometen el ilícito (Martínez y Paredes, 2024).

Desde la realidad de Santo Domingo de los Tsáchilas, se expone la investigación sobre el tema “Clonación de placas vehiculares en Santo Domingo de los Tsáchilas, Ecuador”. El estudio señala que la clonación de placas vehiculares es una situación que no solo afecta a los ciudadanos, sino también a las instituciones que pierden credibilidad. Así, se traza como objetivo “explorar la problemática de la clonación de placas vehiculares en Santo Domingo de los Tsáchilas, Ecuador” (Buñay et al., 2024). Metodológicamente se emplea la investigación cualitativa de tipo exploratorio basada en la revisión documental de 10 artículos científicos. El estudio concluye que esta problemática al generar efectos de impunidad facilita a que las distintas organizaciones delictivas continúen con el ilícito, incluso, bajo delitos graves asociados al tráfico ilícito y secuestros (Buñay et al., 2024).

En definitiva, los estudios expuestos ponen como relevante la importancia de tipificar el delito de la clonación vehicular dentro de las realidades abordadas, a fin de reducir actos de impunidad que vulnerarían el derecho de propiedad del propietario legítimo. Este es el argumento principal del que las investigaciones ponen como relevante tras los resultados obtenidos, donde ponen como relevante la protección al propietario legítimo, además, sentar bases sólidas para otorgar seguridad jurídica y dar respuestas penales suficientes.

Sin embargo, es importante mencionar que existen vacíos investigativos que relacionen la problemática con la vulneración al derecho de propiedad, y a la situación jurídica del propietario legítimo en contextos concretos como la ciudad de Riobamba, así como sobre la articulación entre este vacío normativo y principios constitucionales como la seguridad jurídica y la tutela efectiva.

De ahí que el presente estudio, analiza precisamente estos vacíos investigativos desde el análisis del ámbito penal y constitucional de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular como forma de afectación al derecho de propiedad, y determinar un articulado que reconozca esta conducta como tipo penal autónomo y garantice una protección más eficaz de los propietarios legítimos.

## **2.2 Aspectos Teóricos**

### **UNIDAD I**

#### **DISPOSICIONES LEGALES FRENTE A LA CLONACIÓN VEHICULAR Y MANIPULACIÓN DE SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR**

##### **2.2.1. Clonación vehicular y manipulación de señales de identificación. Definición y características**

La clonación vehicular tiene sus antecedentes en los actos de criminalidad cometidos con automóviles desde la época industrial. Esto fue más visible hacia la década de los 80 del siglo pasado, desde la Norma ISO 3779 que estandarizó el VIN de 17 dígitos, cuestión que dio paso a los antisociales a crear una hoja de ruta para buscar vehículos con las mismas características y copiar la identidad de estos (Viejo, 2022).

De ahí en adelante, la práctica evolucionó con sofisticados procesos, lo que obligó a que, en la normativa del Ecuador, a través de la promulgación del Código Orgánico Integral Penal, en agosto de 2014 en la que se introdujo la tipificación de otras conductas delictivas; se sancione el delito con mayor endurecimiento, aunque no se haya logrado aun tipificar la clonación vehicular como una conducta independiente dentro de los delitos contra la propiedad (Viejo, 2022).

Bajo estos antecedentes, la clonación vehicular se define como la falsificación de identidad de un automotor legítimo, a través del uso ilegal de número de identificación vehicular denominado VIN. El fenómeno abarca desde el proceso de fabricación de los vehículos falsificados hasta su duplicación fraudulenta del VIN de los automotores que han sido robados (Castillo y Ceferino, 2024).

Así, la clonación vehicular y manipulación de señales de identificación es una actividad criminal que se usa el número VIN (*Vehicle Identification Number*) y/o número de placas para transferir estas características a un vehículo que tiene la misma marca, modelo y color al del original. Esto es sólo legal en uno de ellos, por cuanto, si sucede esto se incurre en un delito, pese a que estas actividades criminales no están tipificadas como tal en la legislación ecuatoriana, sino bajo otras figuras (Fonseca, 2022).

Aunque tanto la clonación vehicular y manipulación de señales de identificación van de la mano en la actividad delictiva, existen diferencias importantes en cada una. En el caso de la manipulación de señales, se copia el número de chasis, un código alfanumérico de 17 dígitos que funciona como una especie de huella digital, hacia otro automotor, donde esto involucra la alteración física del metal sea del chasis o del motor. En cambio, la clonación vehicular es la acción de duplicar la placa, la serie de identificación del vehículo y la matrícula del vehículo robado con los datos de otra persona (Martínez y Paredes, 2024).

El análisis de la distinción técnica expone que la criminalidad vehicular opera a dos niveles que es necesario que el derecho penal sepa diferenciar. Mientras que la manipulación de señales de identificación es la alteración física y material sobre el metal del motor o chasis

que afecta al ADN del automotor, la clonación vehicular es un proceso de suplantación de la identidad integral (Martínez y Paredes, 2024)..

Esta distinción es clave para visibilizar que la clonación no representa solamente un daño al objeto, sino un fraude complejo que complejiza la existencia legal del vehículo. Esto refuerza la idea del establecimiento de una normativa en el COIP que no reduzca el acto delictivo a sancionar la alteración física sino también castigar la creación de una identidad vehicular alterna.

Así, las técnicas de adulteración, que afectan al dueño legítimo del vehículo, en las partes de un automotor, son las siguientes:

Lijar el código VIN del automotor, que se entiende es el código único del automotor asignado de fábrica.

En el caso de la clonación, se lija o lima para variar la profundidad del número o la letra, de tal forma que genere confusión al momento de la revisión vehicular. (Colcha, 2023, p.37)

El proceso del ilícito inicia cuando el delincuente obtiene un duplicado de los números del motor, placas y chasis de un vehículo. Posteriormente, ubica otro automotor con las mismas características para luego proceder a eliminar los números originales de identificación y reemplazarlos con los números obtenidos de manera fraudulenta. Indican que es importante que los números falsificados no se hayan hallado implicados en ningún tipo de penalidad (Castillo y Ceferino, 2024).

El ilícito es usualmente perpetrado en la comercialización de vehículos de manera presencial o bien al ubicar la venta en ferias de manera virtual por medio de redes sociales que se oferta, usualmente, a precios bajos con la finalidad de captar un mayor número de compradores (Martínez y Paredes, 2024).

Lo expuesto conlleva a determinar que el proceso no se reduce a manipular físicamente el motor o chasis para evitar alertas en el sistema, sino que básicamente se extiende hacia la comercialización estratégica en ferias presenciales o en redes. Esta dinámica evidencia que la clonación vehicular y manipulación de señales de identificación no es un simple acto de falsificación, sino un proceso defraudatorio bien planificado que con ofertas atrayentes atrapa al comprador.

Previo a la venta, el automotor ha pasado por cambio de pintura, clonación de la placa y daño en códigos de identificación, de tal forma que quien compre obtenga un vehículo con datos legales que se los encuentra en la plataforma de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). En otras ocasiones, simplemente se cambian las placas, con el objetivo de perpetrar delitos punibles que generarían daños legales a los propietarios originales del vehículo (Martínez y Paredes, 2024)..

En países como Ecuador, este fenómeno es motivo de amplia preocupación tanto entre los propietarios de vehículos como de las autoridades encargadas de los casos. Este delito implica la alteración de manera ilegal del número de chasis, motores y otros

identificadores para ocultar la real identidad del vehículo robado o adquirido de manera ilegal (Castillo y Seferino, 2024).

Las repercusiones, el aumento de la actividad delictiva por grupos organizados, fraude al consumidor y también la dificultad para resolver casos judiciales asociados con la figura de propiedad del vehículo. A lo expuesto, procesos de impunidad que la delincuencia al conocer la existencia de vacíos en la ley, incrementan el ilícito sin que exista un real temor a la sanción.

### **2.2.2. Fundamentos constitucionales y principios jurídicos**

La seguridad de las y los ciudadanos es uno de los principios básicos, clave, por los cuales un Estado está llamado a velar. Esto en respuesta a lo acordado por la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 que, en el artículo 3, establece que “todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona” (Declaración Universal de los Derechos Humanos, 1948, párr. 12).

Esta premisa involucra la importancia de dar garantías claras de un entorno libre de amenazas físicas para que se ejerza a plenitud el derecho fundamental de la seguridad. En el caso de la situación de la sociedad ecuatoriana, involucra que el aparato estatal garantice de manera clara la seguridad integral de las y los ciudadanos a partir de las instituciones de control y de justicia, a fin de prevenir y sancionar actos que atenten contra su integridad y propiedad.

De ahí que la Constitución de la República del Ecuador de 2008, vista como el cuerpo legal por supremacía en la realidad ecuatoriana, marca el cumplimiento de las leyes del país que en el caso del tema en estudio expone el cumplimiento de derechos como a la seguridad jurídica, que en el artículo 3, numeral 8, indica como deberes primordiales del Estado “garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 9).

Además, se basa en el artículo 62, numeral 26, que reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en todas sus formas (...) (Constitución de la República del Ecuador, 2008); y en el artículo 83 “se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 41); entre otros.

De la Carta Magna, parten normativas legales establecidas en el Código Orgánico Integral Penal (por sus siglas COIP) y el Código Civil, donde dichas normativas se orientan específicamente a sancionar delitos punibles en el primer caso, y a regular las relaciones civiles entre personas privadas, públicas o jurídicas en condiciones de ejercer sus derechos y asumir sus obligaciones civiles en el caso del Código Civil (Martínez y Paredes, 2024).

Lo expuesto indica que el Estado ecuatoriano, a través de la figura de la Constitución del Ecuador y otras normativas, ha construido un documento legal que protege derechos básicos como la seguridad y, con ello, protege la propiedad privada de las personas; por

cuanto, cuando se altera este derecho se atenta de manera directa a la seguridad jurídica y a la paz social de las personas.

### **2.2.3. Análisis del marco jurídico ecuatoriano**

En materia del marco jurídico ecuatoriano, la figura de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular no están tipificados como tal en el COIP. Para que exista sanción, los abogados están llamados a presentar argumentos sólidos para demostrar la forma de cómo la modificación o alteración al vehículo original afectaría la responsabilidad penal del propietario original, independientemente de las circunstancias particulares del cometimiento del delito relacionado al vehículo clonado (Castillo y Ceferino, 2024).

El COIP maneja así la figura de robo que, de acuerdo con el artículo 189 establece que:

La persona que mediante amenazas o violencias sustraiga o se apodere de cosa mueble ajena, sea que la violencia tenga lugar antes del acto para facilitararlo, en el momento de cometerlo o después de cometido para procurar impunidad, será sancionada con pena privativa de libertad de cinco a siete años. (COIP; 2014, p. 74)

De igual forma, se halla bajo la figura de estafa que, sin embargo, ninguna de las dos formas; es decir, robo o estafa funcionan como medios para una sanción adecuada. La carencia de tipificación legal en la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular como delito punible, lateraliza los procesos judiciales, situación que obliga a los operadores de justicia a encasillar estas conductas en figuras que no contemplan la complejidad real del fraude (Martínez y Paredes, 2024).

La falta de regulación eficiente y la percepción generalizada de la ineficacia de los sistemas legales aportan a la perpetuación de este tipo de delitos, donde las barreras para tener acceso a la justicia complejizan la situación de quienes han sido víctimas de este tipo de delitos (Moreno-Arvelo et al., 2022).

De ahí que es imperativo que exista una norma punitiva de manera explícita en el texto jurídico ecuatoriano, ya que, si no se reforma el COIP para incluir de manera directa la figura de la clonación y también de la manipulación de señales como delitos independientes, la justicia continuará con la aplicación de parches legales que no dan respuesta clara al problema (Martínez y Paredes, 2024).

Es pertinente la tipificación dentro de la legislación penal del país, a razón de que esta actividad ilícita se adecúa con los principios básicos de técnica legislativa penal planteado como lesividad, por cuanto afecta a los bienes jurídicos tutelados como la propiedad y que claramente atenta a la seguridad ciudadana. Asimismo, al principio de necesidad, que al no estar tipificada en el catálogo de delitos genera impunidad para los intervinientes de este tipo de conductas ilícitas (Viejo, 2022).

En definitiva, el no contar con una figura específica para la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular en la normativa del COIP promueve un ambiente de

vulnerabilidad jurídica, la fe pública y la propiedad, que no se adecuan a los tipos penales vigentes de dicha normativa que, en la práctica, no castigan la conducta específica. De ahí que la laterización de los procesos judiciales reafirma que la justicia del Ecuador opera bajo sistemas que favorecen la impunidad y perpetúan el delito, por cuanto, la exigencia de una normativa específica responde al imperativo de garantizar los principios de necesidad y lesividad.

#### **2.2.4. Legislación comparada (art. 311 del Código Penal Brasileño)**

A diferencia de otras legislaciones como la ecuatoriana que dependen de figuras genéricas, el Código Penal de Brasil penaliza de manera específica factores como el número de chasis, modificación de placas u otro elemento identificador que facilite individualizar a cada automotor. En este sentido, la normativa penal brasileña en su artículo 311 establece lo siguiente:

Art. 311. Adulterar, remarcar ou suprimir número de chassi, monobloco, motor, placa de identificação, ou qualquer sinal identificador de veículo automotor, elétrico, híbrido, de reboque, de semirreboque ou de suas combinações, bem como de seus componentes ou equipamentos, sem autorização do órgão competente: (Redação dada pela Lei nº 14.562, de 2023) [Art. 311. Adulterar, remarcar o suprimir el número de chasis, monocasco, motor, placa de identificación o cualquier señal identificadora de vehículo automotor, eléctrico, híbrido, de remolque, de semirremolque o de sus combinaciones, así como de sus componentes o equipos, sin autorización del órgano competente: (Redacción dada por la Ley nº 14.562 de 2023)]. (Código Penal de Brasil, 1996, párr. 1)

Como se aprecia, al hacer un análisis comparativo entre el presente artículo y lo que señala el marco jurídico ecuatoriano, existe una brecha importante en la forma de aplicar el ilícito de la clonación y manipulación de señales de identificación de un vehículo tanto en la parte técnica legislativa como en la protección de la fe pública, donde en la de Brasil se establece una tipicidad específica que no permite vincularlo con otro delito como sí lo hace el COIP al relacionar con robo, suplantación de identidad o estafa. Esto deviene en un sistema nacional de parche legal, lo que dificulta una sanción adecuada (Martínez y Paredes, 2024).

Además, y según la última actualización del Código Penal brasileño del 2023, ya se incluye en este delito en vehículos eléctricos e híbridos, lo que no deja espacio para evadir este ilícito en modalidad de fraude moderno. De igual modo, al señalar la fe pública que ese país protege, se afirma que, con tan solo alterar la señal, el acto es punible, en tanto, ha roto con la confianza del registro estatal.

De ahí que, en Brasil, existe una pena clara y puntual en el delito en sí con reclusión que va de tres a seis años, y multa (Código Penal de Brasil, 1996), incluso, con sanción a funcionario público que incurre en el licenciamiento o registro del vehículo remarcado o adulterado. De igual modo, se establece una “pena de reclusión, de 4 a 8 años, y multa (...) ante cualquier forma de comercio irregular o clandestino, inclusive aquel ejercido en residencia” (Código Penal de Brasil, 1996, párr. 9).

En el caso de Ecuador, el abogado tiene que adecuar esta conducta según tipos penales que no fueron diseñados según la complejidad técnica de dicha conducta. En tal sentido, cuando se adapta a figuras como robo o estafa, se deja de lado la identidad del objeto y la afectación a la fe pública. Añadido al hecho de que el abogado deberá presentar argumentos complejos para demostrar que en efecto ha existido la alteración del chasis o placa, entre otros. Esto afecta, por tanto, al propietario legítimo que no siempre cuenta a su favor con el sistema de justicia.

## **UNIDAD II.**

### **EFFECTOS JURÍDICOS ANTE LA AUSENCIA DE TIPIFICACIÓN PENAL DE LA CLONACIÓN VEHICULAR**

#### **2.2.5. Doctrina penal relevante**

El Derecho Penal es tan antiguo como la vida en sociedad, cuyo campo contempla el estudio de las llamadas leyes penales, y que como pilar del orden social actúa como mecanismo de autoprotección del sistema y también define la frontera entre lo que es lícito e ilícito. De ahí que como rama jurídica del derecho positivo, su legitimidad responde a la capacidad de identificar aquellas conductas que rompen el pacto de convivencia social (Centro de Estudios Superiores de Tapachula [CEST], 2021).

No obstante, ante fenómenos como la clonación vehicular, el sistema judicial confronta un desafío técnico y ético frente al interés de neutralizar actos de peligrosidad de quienes distorsionen la fe pública, y que se desarticula con el principio de legalidad cuando una conducta no está claramente tipificada. Esta ausencia, genera vacíos en la normativa, donde al no contar con dicha tipificación obliga a la doctrina a recurrir a interpretaciones en otras normativas de naturaleza sancionatoria distinta, lo que pone en riesgo la seguridad jurídica.

Las reformas aplicadas al COIP han tratado el delito como estafa, pero todavía existen vacíos legales que reducen espacios para la persecución penal con relación a ciertos actos ilícitos. En el caso específico de la clonación vehicular, es importante establecer una normativa específica que facilite sancionar este delito de manera proporcional al impacto ocasionado a la persona y en sí a la seguridad ciudadana (Farto-Crespo, 2021).

De ahí que el tratar la clonación vehicular como delito de estafa, el sistema penal reduce esta problemática a un conflicto patrimonial entre particulares, puesto que no existe una figura sancionatoria específica para dicho delito. Esto conlleva a la insuficiencia de persecución que básicamente obedece a vacíos legales que no facilitan la sanción del acto como una conducta independiente, lo que genera impunidad y desprotege el bien jurídico de la fe pública.

En tal sentido, la efectividad del sistema punitivo ante la clonación vehicular se encuentra supeditada al principio de legalidad que, en esencia, actúa como garantía democrática que obliga al Estado ecuatoriano a no sancionar conducta que no han sido

descritas de manera clara, previa ni taxativa dentro del COIP. Además, bajo el principio universal de *nullum crimen sine lege* (no hay delito, ni pena sin ley), la doctrina penal relevante advierte la necesidad de castigar el delito de la clonación por medio de analogía con otros delitos sea la figura de falsificación o estafa, que, en la práctica resulta insuficiente para sancionar la peligrosidad de esta conducta autónoma, lo que vulnera también el debido proceso (Martínez y Paredes, 2024).

Lo expuesto señala que al resolver los casos de clonación vehicular mediante la integración del derecho distorsiona al sistema penal, al suplir un vacío jurídico por uso de otros tipos penales que no reflejan la esencia del delito. Esta improvisación judicial ignora, por tanto, el llamado principio de proporcionalidad que manifiesta que la pena sería igual de grave que el daño ocasionado, y que, al ignorar las sanciones serían arbitrarias o insuficientes.

### **2.2.6. Percepción institucional sobre los efectos jurídicos**

De acuerdo con la perspectiva institucional como la Policía Nacional, Fiscalía, Judicatura y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), los efectos jurídicos de la clonación vehicular reflejan una preocupación latente. Las estadísticas presentadas por la Policía Judicial y Fiscalía confirman que la clonación de placas es un fenómeno que ha experimentado un incremento significativo en Ecuador.

Sin embargo, para las entidades estatales, esto no se refleja en las cifras, puesto que gran parte de los afectados no denuncia porque indican que los implicados no son sancionados, por falta de tipificación en la ley. Además, aquellos que reciben sanción, en la práctica dicha sanción no corresponde con el delito cometido, y los afectados que deciden denunciar, se ven envueltos en trámites interminables y engorrosos para determinar la responsabilidad o liberar de todo problema al dueño legítimo del vehículo, especialmente cuando este ha sido implicado en algún delito por efecto de la clonación de sus placas (Diario El Telégrafo, 2019).

Lo expuesto, determina que existe una brecha importante entre el delito y las estadísticas oficiales que obedecen básicamente a la desconfianza ciudadana ante la ausencia de tipificación específica en el COIP. Esto conlleva a una percepción de inmunidad que desestima la denuncia, ante una respuesta punitiva desproporcionada al aplicar tipos penales que no se adhieren a la naturaleza de la conducta delictiva. Además, este vacío jurídico traslada la responsabilidad administrativa al dueño legítimo quien durante todo el proceso se ve en una situación de victimización secundaria; es decir, tras haber sufrido el daño inicial del delito, la persona se ve envuelta en un maltrato institucional que se entiende está llamada a proteger.

Las autoridades no trabajan con la debida urgencia que requieren estos delitos precisamente por la ausencia de leyes que faciliten efectuar una respuesta oportuna e inmediata. Esto conlleva, a su decir, a que la conducta ilícita deje a los usuarios afectados sin soluciones a las denuncias que realizan (Colcha, 2023).

A lo señalado, los agentes fiscales de las Fiscalías de patrimonio ciudadano de la Fiscalía provincial de Bolívar opinan que la correcta investigación penal parte de un adecuado desarrollo normativo penal, puesto que no es factible investigar conductas que resultan en atípicas, es decir, que no se ajusta de manera correcta la conducta al tipo penal. Además, figuras como la estafa no encuadra para la persecución penal de este delito, lo que lleva a concluir que es necesario elaborar un tipo penal que sancione penalmente de manera individualizada y estricta la clonación de vehículos (Castillo y Ceferino, 2024).

Desde la perspectiva de las autoridades estatales, la clonación vehicular no obedece esencialmente a una falta de diligencia investigativa, sino en deficiencias estructurales de la normativa, por cuanto, la figura de estafa sobre la que se sanciona este tipo de delitos resulta jurídicamente en un acto forzado, puesto que esta conducta ilícita exige un perjuicio patrimonial directo que no siempre se adecúa a la fase de clonación, lo que deja fuera del alcance de la persecución estatal.

La posición de los abogados en libre ejercicio concuerda con lo expuesto en el párrafo anterior, en el sentido de que es urgente y necesario tipificar la clonación de vehículos dentro de un tipo penal pero independiente, y acorde a una pena que se adecúe a los fines político-criminales. Además, la pena sería proporcional al bien jurídico y a la conducta que se ha quebrantado o puesto en peligro, en tanto, la pena tiene un tratamiento esencial en un estado constitucional y justicia social como lo enfatiza la normativa ecuatoriana (Castillo y Ceferino, 2024).

De ahí que la problemática expuesta en el país trasciende la inoperancia operativa para convertirse en una crisis de legalidad y tipicidad expuesta en el COIP. La similitud de criterios entre la Policía Judicial, autoridades de la Fiscalía y abogados en libre ejercicio indican que la figura parche es un ejercicio ineficaz para sancionar una conducta que, en esencia, vulnera la fe pública, más allá de reflejar la persecución de un daño patrimonial inmediato.

### **2.2.7. Realidad jurídica en la ciudad de Riobamba**

Según las estadísticas proporcionadas por la Policía Judicial, en la provincia del Guayas para el 2022 se registraron 20 denuncias por estafa en alteración de estructura, motor y/o chasis de los vehículos (Diario La Hora, 2022). Además, la mayoría de estos casos se han registrado en las provincias de Pichincha, Manabí y en Distrito Metropolitano de Guayaquil (Diario El Telégrafo, 2019).

En lo que respecta a Riobamba, los agentes de Tránsito y la Policía Judicial ejecutan de manera permanente operativos de control, a fin de detectar vehículos adulterados que pretenden ser comercializados en las llamadas ferias de vehículos. Sin embargo, en la ciudad existen falencias en el sistema de justicia, en tanto no hay leyes que permitan aplicar de manera inmediata la sanción, lo que facilita a que este delito continúe, donde gran cantidad de usuarios perjudicados no tienen respuesta ante sus denuncias (Colcha, 2023).

Las estadísticas señaladas a nivel de provincias y el Distrito Metropolitano de Guayaquil, como la evidencia de falta de herramientas sancionatorias en la ciudad de

Riobamba, del que no se han obtenido datos estadísticos de la problemática, revelan que esta conducta ilícita actúa bajo la misma lógica de acto de impunidad y afectación al derecho de propiedad del afectado o afectada. Además, ante datos inexistentes de las estadísticas en Riobamba, lejos de sugerir la inexistencia del delito, refleja una profunda desconfianza ciudadana para denunciar ante el sistema de justicia, por efecto de la falta de un tipo penal específico.

En consecuencia, al no existir en general un registro nacional de la problemática, no se visibiliza con claridad la gran afectación que esta genera a los propietarios de los vehículos alterados. Se insiste en que los vacíos legales han sido el factor principal que ha facilitado a que la delincuencia continúe con el cometimiento del ilícito en ciudades como Riobamba (Ecuavisa, 2022).

Sobre el tema de la demanda, es tarea del abogado patrocinador entregar toda documentación legal cuando se ha modificado cuestiones como los números de serie, donde en el propietario del automotor es en quien recae toda responsabilidad penal, independientemente de los hechos en los que se refleje la figura legal con que se ha tratado la acusación y de los hechos en los que se vea involucrado el vehículo clonado (Martínez y Paredes, 2024).

En tal sentido, desde la realidad jurídica de la ciudad de Riobamba, lo expuesto refleja una doble vulneración del derecho de propiedad; es decir, desde la falta de estadísticas visibles de la problemática, y la transferencia desproporcional de la responsabilidad penal hacia el propietario del automotor que es la misma realidad en el país. Además, al ser la ciudad un lugar de alta actividad comercial automotriz, los vacíos legales refuerzan la impunidad de las redes criminales que al aprovecharse de este vacío elevan la inseguridad de la sociedad, pero también generan espacios para la impunidad.

### **UNIDAD III.**

#### **AFECTACIÓN PENAL AL DERECHO DE PROPIEDAD**

##### **2.2.8. El derecho de propiedad. Marco legal**

En términos generales, el derecho de propiedad forma parte de los derechos humanos que todo individuo goza como parte de su patrimonio. Lo expuesto se encuentra manifiesto en normativas internacionales como la Declaración Universal de Derechos Humanos que en artículo 17 manifiesta lo siguiente: “1. Toda persona tiene derecho a la propiedad, individual y colectivamente y 2. Nadie será privado arbitrariamente de su propiedad” (Naciones Unidas, 1948, p. 3).

Asimismo, el artículo 21 de la Convención Interamericana de Derechos Humanos señala que:

1. Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal uso y goce al interés social.

2. Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas por la ley.

3. Tanto la usura como cualquier otra forma de explotación del hombre por el hombre, deben ser prohibidas por la ley. (Organización de Estados Americanos, 1978, pp. 7-8)

La normativa internacional expuesta refleja que la propiedad se convierte en uno de los derechos humanos fundamentales que protege la dignidad individual y colectiva, más allá del valor económico del bien. De ahí que la Declaración Universal da garantías básicas frente a la privación arbitraria, en tanto que la Convención le otorga una función social y, en conjunto, promueven parámetros de justicia y legalidad para el goce de los bienes adquiridos.

A nivel de Ecuador, el derecho de propiedad está expreso en el artículo 66, numeral 26 que manifiesta el reconocimiento y garantías a las personas al “derecho a la propiedad en todas sus formas, con función y responsabilidad social y ambiental” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 31). De igual modo, en el Código Civil, Título II, Del dominio indica que Título II Del Dominio, artículo 599 indica que “el dominio, que se llama también propiedad, es el derecho real en una cosa corporal, para gozar y disponer de ella, conforme a las disposiciones de las leyes y respeta el derecho ajeno, sea individual o social” (Código Civil, 2013, p. 31).

Como se aprecia, a nivel nacional el derecho de propiedad se halla dentro de la figura de la protección integral, en cuyo cuerpo normativo de la Carta Magna lo ubica como un pilar fundamental de la libertad individual de la persona, en cambio el Código civil le otorga al titular la facultad de gozar del bien, pero condicionado al respeto de las leyes y los derechos ajenos. Se convierte así en facultad jurídica de beneficio privado, pero con responsabilidad social y sostenida en el ordenamiento legal.

Existen diferencias importantes entre derecho a la propiedad y derecho de propiedad donde, aunque el texto constitucional no establece distinciones, el primero alude al derecho de toda persona de ser propietaria y el segundo está asociado a lo que se tiene sobre un bien en específico dentro de los distintos tipos de propiedad reconocidos por la Constitución del 2008; es decir, pública, privada (al que pertenece la propiedad de un vehículo), asociativa, comunitaria, estatal, cooperativa y mixta (Andrade, 2019).

Se añade que esta distinción cobra importancia en el sentido de acceso a la propiedad en sus distintas formas y la libertad para su goce. Sin embargo, el uso de recursos garantistas disponibles para proteger los derechos no es suficiente con señalar su cumplimiento, puesto que requiere de efectividad de las medidas jurisdiccionales para que estos derechos se efectivicen de manera integral. De ahí la importancia de que los órganos jurisdiccionales cuiden la efectividad de la tutela judicial de los derechos que, a su decir, tendrían que interpretarse de manera razonable dentro del marco jurídico (Andrade, 2019).

A lo expuesto, la jurisprudencia de la Corte Constitucional del país regula la interposición de acciones constitucionales asociadas a proteger el derecho de propiedad, al

señalar que cuando se trata de temas sobre real vulneración a la propiedad (desde la perspectiva de derecho), el mecanismo es una garantía jurisdiccional, pero cuando se trata de reclamar la titularidad de dominio del bien, el medio para solucionar el conflicto es a través de la justicia ordinaria (Masapanta, 2021).

De esta forma, se deduce que la seguridad jurídica de la propiedad está supeditada a la interpretación judicial que permita distinguir entre controversias legales de propiedad de las cosas y la protección del derecho fundamental. Se asegura, de este modo, una justicia integral y acorde al conflicto presentado, cuando se ha vulnerado el derecho desde la mirada constitucional o desde los derechos humanos.

### **2.2.9. La afectación al derecho del propietario legítimo**

La afectación al derecho del propietario legítimo se traduce en la vulneración al derecho de propiedad y a la seguridad jurídica. Pese a contar con el respaldo legal sufre la afectación de poder gozar del bien adquirido de manera legítima, por razones como el desconocimiento de titularidad cuando un tercero o la autoridad ignora los documentos legales para utilizar el bien como si no fuera del propietario legítimo.

Esta acción de vulneración al derecho de propiedad se traduce en un acto de mala fe que, a su decir, existe abuso de un tercero que vulnera el derecho de propiedad privada y también representa un fraude a la administración de justicia, en tanto se induce al error al juzgador quien a la final legaliza el despojo con base a una posesión jurídica y moral que no tiene que entregar derechos (Chimbo y Barrera, 2023).

Lo expuesto conlleva a la imposibilidad de defensa del titular legítimo frente al hecho vulnerado, donde el propietario legítimo corre el riesgo de perder el control efectivo del bien adquirido. Esto genera un título de propiedad que deja de ser garantía de seguridad, lo que se convierte en una forma en la que el Estado ha dejado de tutelar el derecho del dueño, para convertirse en un medio para limitar el goce del bien adquirido de forma legal.

Lo señalado se contrapone con lo que demanda el artículo 321 de la Constitución de la República del Ecuador de 2008 que menciona que “el Estado reconoce y garantiza el derecho a la propiedad en sus formas pública, privada, comunitaria, estatal, asociativa, cooperativa, mixta, y que deberá cumplir su función social y ambiental” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 100).

Significa que existe un acto de corresponsabilidad mutua, es decir, que el propietario tiene obligaciones que cumplir en el marco de su responsabilidad social y ambiental al adquirir el bien y es obligación del Estado garantizar la seguridad de la tenencia del bien. Sin embargo, cuando se vulnera este derecho, el Estado que se entiende es el garante de este derecho, debilita la protección constitucional de la propiedad frente a actos de mala fe que pone en riesgo el patrimonio legítimo de la persona.

### **2.2.10. Incidencia de la falta de tipificación penal de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular en el derecho de propiedad**

La figura del derecho de propiedad, dentro de la problemática de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular, está altamente relacionado al quebrantamiento de la seguridad jurídica y la fe pública que dentro de la normativa ecuatoriana resultan como relevantes, por ser garantes de asegurar el respeto de la Constitución y, por ende, otorgan espacios para mayor confianza en el sistema de justicia.

Sin embargo, ante los vacíos legales en la normativa del COIP, la víctima del hecho queda en un estado de indefensión patrimonial. Esto pese a que el ordenamiento jurídico nacional, el derecho de propiedad se constituye en un pilar esencial de la seguridad jurídica, es decir, el principio fundamental del derecho que funciona como garantía de certeza.

Así, “el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, p. 38). Bajo este precepto manifiesto en el artículo 82 de la Carta Magna, la ciudadana deposita en el Estado la confianza de que se respetarán las reglas y que no se quitará el bien sin justificación legal válida.

De este modo, el crimen organizado como fenómeno complejo, en la práctica ilícita de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular, al suplantar la identidad de registro de un vehículo sea en la placa, el número de motor o chasis; pone en tela de duda la procedencia del bien adquirido por el dueño legítimo, lo que lleva a un efecto de vulneración del derecho de propiedad.

Esto se agrava cuando existe una brecha significativa en lo que manifiesta el COIP que al no tener un artículo específico que tipifique el delito de clonación lleva a una dificultad sancionatoria efectiva hacia el o los infractores; en tanto, dentro de esta normativa, el acto delictivo se subsume al tipo penal de suplantación de identidad y asociación ilícita al ser usada para cometer delitos como estafa, robo o evadir controles, y a través de la figura de falsedad de instrumento público (clonación de placas) (Martínez y Paredes, 2024). Por cuanto, la falta de precisión en la normativa genera espacios para la impunidad, con efecto de indefensión en procesos administrativos y judiciales del dueño legítimo.

El delito cometido conlleva responsabilidad penal, sin embargo, existe una tensión crítica entre la integración constitucional del derecho y el principio de legalidad penal. Por un lado, el COIP, en el artículo 5.1 establece una barrera al dictar que no existe infracción sin ley previa y exacta lo que impide la sanción de conductas no tipificadas como la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular. Por el otro, pese a que la Constitución en el artículo 427 facilita interpretar la norma de forma sistemática para llenar vacíos legales, la realidad es que prevalece una cautela rigurosa a fin de evitar vulnerar el debido proceso de quien es procesado (Martínez y Paredes, 2024).

La desarticulación entre ambas normativas promueve un espacio de alta vulnerabilidad para el propietario legítimo, en tanto, cualquier intento de juzgar la clonación

sin un tipo penal claro y específico, corre el riesgo de ser declarado como nulo. Esto deja un formalismo legal que favorece al infractor (Viejo, 2022).

De ahí que, al no existir un tipo penal autónomo, el sistema de justicia trata estos casos bajo figuras alternas de falsificación de documentos o receptación, lo que resulta insuficiente para la sanción que el caso requiere lo que afecta, por ende, la fe pública y el derecho de propiedad del dueño legítimo, quien frente a estas trabas legales corre el riesgo del abandono de su tutela judicial que se entiende sería una respuesta justa, motivada y oportuna.

## CAPÍTULO III.

### 3. METODOLOGÍA

#### 3.1. Unidad de análisis

La unidad de análisis del presente estudio correspondió a los casos de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular registrados en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo-Ecuador. Asimismo, la revisión de artículos relacionados al derecho de propiedad de países como Ecuador, Perú, Chile y Brasil, De ahí, el objeto de estudio se centró en la vulneración del derecho de propiedad derivada de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular en la normativa ecuatoriana. Esto resultó relevante para identificar el impacto jurídico que produce esta práctica en la ciudad, y su trascendencia dentro del sistema penal ecuatoriano.

#### 3.2. Métodos

La presente investigación jurídica se enmarcó dentro del método inductivo, método jurídico-analítico, método jurídico comparado y método estudio de caso, acordes a un enfoque cualitativo. A continuación, se explica cada uno.

- **Método inductivo**

Este método se emplea cuando se parte de la experiencia de los participantes para que, de manera progresiva, se llega a generalidades (Palmett, 2020). En tal sentido, en el presente estudio se inició del análisis de casos concretos de clonación vehicular, asimismo, desde el análisis de normativas comparadas con otros países y de la percepción de expertos entendidos en el tema, para llegar a conclusiones generales sobre cómo la falta de tipificación penal afecta al derecho de propiedad y a la protección del propietario legítimo.

- **Método jurídico-analítico**

El método jurídico-analítico aplica de manera pura el análisis a un tema jurídico, al descomponer en tantas partes como sea posible (Aldaz, 2023). De ahí que el método resultó indispensable para analizar el COIP y la ausencia de tipificación penal en la figura de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular, lo que facilitó tener una mejor comprensión del alcance de la normativa vigente desde la necesidad de proteger el derecho de propiedad del propietario legítimo.

- **Método jurídico-comparado**

Este método tiene como finalidad entablar semejanzas y/o diferencias entre sistemas jurídicos o instituciones jurídicas (Aldaz, 2023). De ahí que para el presente estudio, facilitó identificar dichas semejanzas y diferencias dentro de los Códigos penales de los países de Ecuador, Perú, Brasil y Chile. El fin, obtener resultados que contribuyan a los objetivos trazados en la investigación.

- **Método Estudio de caso**

El estudio de caso es un método que se dirige a conocer con exactitud y caracterizar las particularidades de un caso en específico. Facilita describir y profundizar, por tanto, en rasgos determinados de su individualidad, a fin de obtener cuestiones esenciales en el proceso investigativo (Soto y Escribano, 2019).

De tal modo, que este sirvió de sustento para analizar expedientes reales desde Fiscalía sobre vehículos clonados en Riobamba, al identificar las consecuencias procesales, económicas y jurídicas que enfrenta el propietario legítimo.

### **3.3. Enfoque de la Investigación**

Este enfoque tiene como característica central recolectar datos desde la intersubjetividad y significados detrás de acciones humanas. Aplica una metodología fenomenológica centrada en sí en el fenómeno, tal como se presenta la realidad y la perciben las personas (Piña, 2023). De ahí que, por las características del problema planteado en la investigación, fue pertinente aplicar el enfoque cualitativo, a fin de estudiar expedientes judiciales, interpretar normativas comparadas y obtener la percepción de entendidos en el tema, a fin de determinar el impacto jurídico de la ausencia de tipificación penal.

### **3.4. Tipo de Investigación**

De acuerdo con los objetivos propuestos, la investigación fue de tipo descriptivo, dogmático y correlacional. A continuación, se detalla:

- **Investigación jurídica descriptiva**

La investigación jurídica descriptiva describe el fenómeno en estudio (Obando, 2024). Dentro de la investigación, se investigó el fenómeno de la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular anclada al derecho de propiedad dentro de la realidad de la ciudad de Riobamba

- **Investigación jurídica dogmática**

La investigación jurídica-dogmática a, ser "formalista" y "conceptual", no pretende hallar respuestas desde las opiniones externas, sino descomponer las estructuras internas de la ley, a fin de comprender cómo están construidas y qué intereses dan protección (Obando, 2024). En tal sentido, este tipo de investigación permitió analizar el derecho de propiedad anclado a la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular al evaluar su validez y suficiencia en la normativa del COIP.

- **Investigación jurídica correlacional**

Este tipo de investigación permite conocer las causas y consecuencias del fenómeno en estudio. En el presente caso, se estudió cómo la falta de tipificación penal (causa) provoca afectaciones al derecho de propiedad del propietario inocente (efecto).

### **3.5. Diseño de Investigación**

Por la naturaleza jurídica del fenómeno, la investigación adoptó el diseño no experimental. Este tipo de diseño permite que el investigador observe el fenómeno tal cual se presenta (Tarrillo et al., 2024). De tal modo que, por la complejidad del análisis dogmático y normativo, no fue factible manipular variables.

### **3.6. Población**

La población viene a ser la totalidad de elementos o personas que forman parte del fenómeno en estudio. De ahí que en la investigación se consideró un universo de estudio heterogéneo pertinente para establecer una muestra representativa que, a continuación, se explica.

### **3.7. Selección de muestra**

Dado que la población no es masiva pero sí dispersa, se empleó una muestra no probabilística por conveniencia, desde donde se consideró 5 expedientes administrativos otorgados desde Fiscalía, 5 entrevistas dirigidas a 1 fiscal de Chimborazo, 3 profesionales del derecho y a 1 perito pertenecientes a la ciudad de Riobamba (Ver Anexo 1-2). El instrumento, un cuestionario con 10 preguntas estructuradas, las mismas que fueron validadas por expertos en el tema (Ver Anexo 3). Además, se utilizaron 4 normativas del Código Penal de países como Ecuador, Perú, Chile y Brasil.

## **CAPÍTULO IV.**

### **4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

En el presente apartado se desarrolla la parte de resultados. La información inicia con la exposición de resultados del Análisis del derecho comparado en materia de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular. De manera seguida, se exponen los resultados de normativas dentro del Código Penal de Ecuador, Brasil, Chile y Perú y, finalmente, los resultados obtenidos de las entrevistas. A continuación, se detalla.

#### **4.1 Resultados**

##### **4.1.1. Análisis del derecho comparado en materia de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular**

**Tabla 1.***Análisis del derecho comparado en materia de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular*

<b>Variable de comparación</b>	<b>Ecuador</b>	<b>Brasil</b>	<b>Perú</b>	<b>Chile</b>
<b>Base normativa</b>	COIP (2014). Delitos contra el derecho a la propiedad (SECCIÓN NOVENA) Art. 186 Relacionado a la estafa que, en esencia, indica la persona que con beneficio patrimonial, por simulación de hechos falsos que induzca a error a otra, para acto que perjudique su patrimonio. Pena privativa de libertad de cinco a siete años. Art. 202.- Receptación. - Quien oculte o recepte, custodie, transporte (...) bienes muebles, cosas nuevas o semovientes con conocimiento que es producto de robo, hurto o	Código penal: Art. 311: Expone acción de adulterar, remarcar o suprimir número de chasis, placa identificación (...) de vehículo automotor, híbrido, eléctrico (...), así como equipo y componentes, sin autorización del órgano competente (LEI N° 14.562, de 26 de abril de 2023, 2023) (Código Penal de Brasil, 1996)	Código Penal de Perú (2016): Artículo 196.- Estafa. - El que procura para sí o para otro un provecho ilícito en perjuicio de tercero, induciendo o manteniendo en error al agraviado mediante engaño, astucia, ardid u otra forma fraudulenta, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de seis años. Artículo 197.- Casos de defraudación. - La defraudación será reprimida con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años y con sesenta a	Código Penal de Chile (2025): los artículos 467, 471 y 473 castigan, en el primer caso, la estafa en entrega con presidio según la circunstancia, en el segundo artículo, los engaños específicos con presidio o relegación menor en grados mínimos o multas de once a 29 sueldos vitales y, en el artículo 473 la estafa residual con presidio o relegación menor en grados mínimos y multa de once a veinte sueldos vitales respectivamente en negocios y propiedad en el país. De su lado, la Ley de Tránsito (2023): Ley 21.601: (Art. 192 literal a), menciona lo siguiente el numeral 6, literal e: “Conduzca, a sabiendas, un vehículo con placa patente falsa,

	<p>abigeato. Sanción de pena privativa de libertad de seis meses a dos años.</p> <p>Art. 328. Falsificación y uso de documento falso. Quien destruya, falsifique o altere documentos públicos, privados (...) y que cause daño a otro o halle provecho para sí mismo o tercero, recibe sanción de pena privativa de libertad de cinco a siete años.</p>		<p>ciento veinte días-multa en casos como simulación de juicio o uso de otro fraude procesal (...)</p> <p>Artículo 190-A.- Simulación o fraude en la identificación de vehículos motorizados. Expone quien suprime, modifique o altere número de casi, motor o serie de vehículo motorizado, tiene pena privativa de libertad no inferior a dos años, ni mayor a cuatro años, con sesenta a noventa días-multa e inhabilitación, según inciso 1,2 y 3 del artículo 36 (...)</p>	<p>alterada o que corresponda a otro vehículo...”</p> <p>Art. 192, literal b: Clonación por adulteración de identidad - VIN y Motor (Art. 192 literal b) Numeral 6 literal b): Inscripción de vehículos clonados (Literal j): solicite o adquiera para sí u otro, inscripción de vehículo motorizado a sabiendas que número chasis o VIN está adulterado/borrado (...).</p> <p>Literal K: Conduzca vehículo motorizado, a sabiendas que VIN o motor adulterado borrado corresponde a otro vehículo y el que borre VIN o del motor.</p>
<p>Impacto en el derecho de propiedad</p>	<p>La normativa establecida en el COIP del Ecuador, al no tipificar de manera específica el delito de clonación vehicular, no tutela la identidad única e irreplicable del vehículo que</p>	<p>En el caso de Brasil, el Código Penal entabla una posición de fortalecimiento del derecho de propiedad al establecer como figura clave identidad técnica del</p>	<p>El marco legal de Perú, en primera instancia sancionaba los casos bajo la figura de estafa y defraudación establecidos en los artículos 196 y 197, vistos como ataques al</p>	<p>Chile entabla la figura de estafa y engaño para sancionar los casos de clonación como afectación al derecho de propiedad, que no dista de la legislación ecuatoriana. La diferencia de la normativa de este país responde a</p>

se entiende es un derecho autónomo.

De ahí que la aplicación de figuras penales similares como receptación lleva a sanciones menores, en caso de comprobarse el ilícito. Caso contrario, el propietario legítimo queda expuesto a procesos largos y con la posibilidad de ser sancionado al no permitirse circular con el vehículo que denuncia es clonado, en tanto, en el país no existe la figura de replaqueo. Además, de que el caso quede en la impunidad, donde el propietario prefiere desistir del proceso.

vehículo entendido como un bien jurídico que se protege de manera autónoma.

En este caso, está tipificado claramente el acto ilícito que atenta contra la fe pública.

Además, se aprecia la aplicación de tutela preventiva, en tanto, sanciona *per se* la alteración física del automotor, donde protege al dueño legítimo de vehículos gemelos.

Se otorga así seguridad jurídica a las personas que adquieren vehículos, donde se eleva la inviolabilidad de señales identificadoras bajo la figura de derecho de propiedad integral, en el que el Estado tiene como obligación custodiar.

patrimonio. Sin embargo, con el artículo 190-A se fortalece la tipificación de la alteración del número de chasis, motor o serie como delito autónomo.

Representa así un avance sancionatorio y preventivo al criminalizar la mutación técnica del vehículo, lo que indica que sienta bases para la seguridad jurídica de la persona.

la modificación que se ejecutara con la Ley 21.601 (que modifica la Ley de Tránsito), al introducir la figura de individualidad del vehículo, donde se criminaliza actos como patentes ajenas o adulteración del número de chasis o motor.

El enfoque técnico introducido sienta bases para la protección del derecho de propiedad de manera integral, donde protege al dueño original evitando la clonación y al adquiriente de buena fe.

---

**Fuente:** COIP del Ecuador (2014); (Código Penal de Brasil, 1996); Código Penal de Perú (2016); Código Penal de Chile (2025)

#### **4.1.1.1. Análisis de resultados**

Con base al análisis realizado en la normativa comparada como Brasil, Perú y Chile, el impacto al derecho de propiedad es más complejo en Ecuador, por tanto, en países como Brasil y Perú al determinar la figura de identidad del vehículo como bien jurídico autónomo, se está protegiendo la identidad (fe pública), en el caso de Ecuador se está protegiendo el objeto, es decir, la propiedad. Además, en países como Chile y Perú se ha tenido avances en esta materia, al dejar de asumir el delito como estafa o engaño al elevar al nivel de fraude técnico que atenta contra el Estado y la propiedad.

De igual modo, en el caso de Ecuador, el propietario legítimo termina en un estado de revictimización e, incluso, castigado cuando al no comprobarse con claridad que le pertenece el automotor, el vehículo queda fuera de circulación. Asimismo, el abogado defensor del que se entiende ha cometido el ilícito busca la figura penal que establezca una sanción menor, por cuanto, no existe la tipificación expresa del delito de clonación vehicular, situación que lleva incluso a la impunidad.

Finalmente, Brasil refuerza el argumento de tutela preventiva, puesto que no es necesario que exista estafa para que se dé el delito, tan solo el hecho de tocar el número de chasis representa un crimen contra la fe pública. Esto refleja que es la normativa que mejor se adapta a la no vulneración del derecho de propiedad del propietario legítimo.

En Ecuador, la seguridad jurídica se ve debilitada, por cuanto al no haber una tipificación específica para estos casos, se viola el principio de proporcionalidad, es decir, la gravedad del daño sea por robo de automotores o mafias organizadas, no tiene relación con la aplicación de la pena, en casos como receptación. Al final se genera impunidad fáctica, donde refleja que el sistema es ineficiente para evitar vulnerar el derecho de propiedad, al que obliga a abandonar el proceso, para evitar procesos largos y pérdidas económicas.

#### **4.1.2. Análisis documentos administrativos/expedientes**

Dentro del presente apartado se desarrolla el estudio de casos (5 en total), a fin de identificar el procedimiento que el afectado debe seguir para verificar la propiedad legítima del vehículo adquirido y que se sospecha ha sido clonado.

**Tabla 2.***Análisis documentos administrativos/expedientes*

<b>CASO I</b>	<b>CASO II</b>	<b>CASO III</b>	<b>CASO IV</b>	<b>CASO V</b>
Procedimiento/resolución	Procedimiento/resolución	Procedimiento /resolución	Procedimiento/resolución	Procedimiento/resolución
Acto administrativo.	Acto administrativo.	Acto administrativo.	Acto administrativo.	Acto administrativo.
Ingreso solicitud: 3 abril de 2025	Ingreso solicitud: 21 de mayo de 2025.	Ingreso solicitud: 29 de mayo de 2025.	Ingreso solicitud: 17 de junio de 2025.	Ingreso solicitud: 06 de agosto de 2025.
Solicitud: Práctica de revenido químico para colocar la plaquilla con los remaches originales.	Solicitud: Práctica de revenido químico para colocar la plaquilla con los remaches originales.	Solicitud: Práctica de revenido químico. Matriculación vehículo: Cayambe. Domiciliada: Riobamba.	Solicitud: Práctica de revenido químico para colocar el adhesivo de identificación. Conclusión: 24 de julio de 2025: los números de chasis y motor SI corresponden al número de identificación original. La plaqueta/lámina adhesiva de identificación vehicular está devastada. 20 de agosto de 2025: Realización de correspondientes verificaciones en las bases de datos de: (SIIPNE, SRI y FISCALIA).	Solicitud: Práctica de revenido químico, no presenta remaches originales. Conclusión: 19 de agosto de 2025: los números de chasis y motor SI corresponden al número de identificación original. Plaqueta/lámina adhesiva, sí corresponde a sistema de identificación de tipo original. El propietario puede realizar el trámite de matriculación vehicular.
Conclusión: 09 de mayo de 2025: los números de chasis y motor SI corresponden al número de identificación original. Vehículo en estado de custodia Entrega a propietario: 09 de agosto de 2025. No puede hacer uso de circulación.	Conclusión: 26 de agosto de 2025: - Luego de haber realizado las verificaciones en las bases de datos de: (SIIPNE, SRI y FISCALIA) sobre el vehículo de placas PNE0274 se puede determinar la legalidad de su procedencia.	El vehículo no se encuentra registrado a nombre de la propietaria. Solicita investigación y esclarecimiento de los hechos. Conclusión: 15 de junio de 2025: se determina la legalidad de la procedencia.		

<p>El proceso pasa por proceso de verificación de las bases de datos de: (SIIPNE, SRI y FISCALIA). Se determina legalidad de su procedencia.</p> <p>Solicitud de abogado: identificación nueva.</p> <p>Fecha: 07 de agosto de 2025: Resolución: Crear nueva placa física de serie alfa numérica (VIN). La labor la realiza perito de la Policía Nacional.</p>	<p>Se ordena la elaboración e instalación de la Plaqueta Metálica Referencial del vehículo de placas PNE0274.</p> <p>Información adicional: El trabajo técnico científico y la elaboración del presente informe es realizado por funcionarios públicos pertenecientes a la Policía Nacional del Ecuador, lo cual no tiene costo alguno para el usuario, siendo que el trabajo artesanal de desmontaje y montaje de piezas automotrices genera un rubro que requiere ser cubierto por el solicitante, por tratarse de talleres automotrices particulares previamente autorizados.</p>	<p>Delito: falsificación informática.</p> <p>COIP: art. 190: sanción de 1 a 3 años.</p>	<p>Se elabora e instala la plaqueta metálica referencial para los tres sistemas de identificación vehicular se encuentren debidamente sincronizados y permitan una fehaciente identidad del vehículo.</p> <p>El vehículo está en custodia del dueño.</p> <p>03 de septiembre de 2025: Aplicación de la de la plaqueta metálica referencial.</p> <p>Información adicional: Bajo trabajo técnico científico y la elaboración del presente informe es realizado por funcionarios públicos pertenecientes a la Policía Nacional, que no tiene costo para el usuario, aunque el trabajo artesanal de desmontaje y montaje de piezas automotrices genera rubro que es cubierto por el solicitante, por ser talleres automotrices particulares autorizados.</p>	<p>Se solicita archivar el caso.</p>
---	--	---	--	--------------------------------------

---

**Fuente:** Fiscalía General del Estado (2025)

#### 4.1.2.1 Análisis de resultados

En función de los casos expuestos desde la Fiscalía General del Estado, dentro de la localidad de Riobamba, se aprecia que existe vulneración al derecho de propiedad del propietario legítimo con relación al tiempo desde la solicitud hasta la resolución en los actos administrativos que en cuatro de los casos oscila entre 3 a 5 meses. Este tiempo refleja pérdida de capital, por efecto de encontrarse el vehículo en estado de custodia como en el I caso, pero sin derecho a circular. Aquello afecta el uso y goce del bien adquirido, pese a que el propietario tiene el objeto. Añadido al hecho de que es tratado como sospechoso hasta que se compruebe la legalidad del automotor adquirido.

En el 3 caso se llega a concluir que se ha efectuado el delito de falsificación informática, por cuanto, el revenido químico verifica que el vehículo es físicamente legal, pero el sistema indica que está a nombre de otra persona. En la práctica, el caso se tipifica dentro de la figura de apropiación fraudulenta por medios electrónicos (art. 190 del COIP), cuya sanción va con pena privativa de libertad de uno a tres años. Aquí la dueña del vehículo, aunque no ha sido robado, puede perder la propiedad del bien porque se ha borrado del sistema, donde el sistema digital mal utilizado es causa para vulnerar el derecho de propiedad.

Por otro lado, cuando se menciona plaqueta referencial, como se expone en el caso 2 que, en efecto, se da paso para la ubicación, en la práctica también se vulnera el derecho de propiedad, puesto que sólo el término referencial y no original, manifiesta que el automotor ha quedado marcado hasta el fin de su vida útil, pese a que la figura sea legal en el mercado de reventa, pero en la venta reduce su valor. Se comprende así que el Estado repara la identidad, pero no restaura su valor, situación que afecta la economía del dueño legítimo.

En dos de los casos (2 y 4), el costo de la realización sea de la plaquilla con los remaches originales, y colocación del adhesivo de identificación tiene un valor que debe asumir el propietario del vehículo, por ser un trabajo artesanal que el funcionario público realiza en los talleres automotrices particulares previamente autorizados, a fin de que el funcionario pública realice la labor técnica.

El caso 5 tiene la particularidad de que es el único en dónde el proceso ha durado aproximadamente un mes hasta comprobarse que, en efecto, el afectado es el propietario legítimo del vehículo, puesto que los números de chasis y motor sí corresponden al número de identificación original. Sin embargo, queda en el vacío de si el vehículo clon del original continúa en circulación, lo que lleva a deducir que ha quedado en la impunidad el ilícito.

Finalmente, en todos los casos se trata como “acto administrativo de oficio”, lo que determina que dichos casos pese a tener origen de tipo criminal se trata como un proceso de oficio que no lleva a la sanción de quienes se encuentra detrás del acto de clonación vehicular, lo que deja a segundo plano la reparación integral del afectado.

### **4.1.3. Entrevistas dirigidas a entendidos en el tema**

En el presente apartado se muestran los resultados obtenidos con las entrevistas dirigidas a profesionales del Derecho, a un señor fiscal y perito de la ciudad de Riobamba.

#### **1. ¿Con qué frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?**

##### **Análisis**

Basado en la red de códigos de la Figura 1 se obtiene que los casos de clonación vehicular en la ciudad de Riobamba van entre cinco a diez casos por mes. Uno de los entrevistados manifiesta que “esta cifra demuestra que la clonación no es un evento aislado, sino una problemática recurrente que afecta la seguridad del parque automotor en nuestra ciudad” (entrevistado 5, comunicación personal, 28 de enero de 2026).

Además, señalan que “Riobamba, por su ubicación geográfica y su feria de vehículos, es un punto crítico” y que “No todos son "clonaciones espejo", pero sí hay una cantidad significativa de regrabados y, lo que es más grave, "injertos" de secciones metálicas completas. Al mes, son varios los casos que requieren un informe pericial exhaustivo” (entrevistado 3, comunicación personal, 27 de enero de 2026). Mencionan así mismo que “no todos son "clonaciones espejo", pero sí hay una cantidad significativa de regrabados y, lo que es más grave, "injertos" de secciones metálicas completas. Al mes, son varios los casos que requieren un informe pericial exhaustivo” (entrevistado 4, comunicación personal, 28 de enero de 2026).

Los testimonios reflejan, de este modo, que el delito de clonación vehicular en la ciudad se ha convertido en un fenómeno complejo, por la recurrencia del cometimiento del hecho por mes que tiene como detonante las ferias de carros que se realizan, y por los medios sofisticados que los antisociales utilizan, agravado por la posición geográfica estratégica de Riobamba. Estos factores generan una mayor exposición del propietario legítimo que no solo enfrenta la posibilidad de perder su bien, sino que también está expuesto a procesos judiciales que vulneren su derecho de propiedad.

#### **2. ¿Qué instituciones intervienen normalmente en estos procesos?**

##### **Análisis**

Las instituciones que intervienen en el proceso ante la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular parte desde el trabajo de Fiscalía, entidad que interviene como receptor del hecho delictivo con actuación administrativa, a fin de verificar la legalidad y procedencia del bien. Aporta en el caso, la Policía Judicial encargada del área técnica-pericial, con un rol fundamental de ejecutar diligencias como análisis de grabado y revenido químico.

El fin, establecer la autenticidad o no del motor, plaquilla y chasis. Su trabajo se complementa con casas ensambladoras, el aporte de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Servicio de Nacional de Aduana (SENAE) en caso de

vehículos importados y el Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) de Riobamba bajo la figura de custodios de registros de la última matriculación vehicular.

Lo expuesto, indica que existe un proceso de respuesta estructurada y articulada ante el caso de clonación y manipulación vehicular, establecida bajo una red de gestión interinstitucional a nivel técnico y jurídico, donde es clave el aporte de otras entidades que contribuyen al esclarecimiento del hecho. El problema es que esto representa un proceso largo y complejo para el propietario legítimo.

### **3. ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?**

#### **Análisis**

El procedimiento ante la clonación y manipulación de señales de identidad vehicular en el sistema penal ecuatoriano se maneja bajo un proceso administrativo y técnico riguroso que inicia con el caso ante Fiscalía, que actúa desde el área administrativa. Complementa la labor de criminalística (PJ) que elabora la diligencia de revenido químico, con el fin de detectar huellas de desgaste y aplicación de reactivos químicos para revisar números seriales grabados de fábrica.

De manera seguida, actúan otras entidades como ANT o la SENA, según sea el origen del automotor, para verificar números secretos de seguridad. Culmina así el proceso con el informe de legalidad que le permite al usuario dar continuidad a los trámites administrativos de matriculación vehicular, caso contrario si no se ha podido identificar los números originales, el automotor queda fuera de circulación, lo que imposibilita a que el dueño pueda utilizarlo, en tanto, la ley no permite replaquear el mismo, situación que vulnera su derecho de propiedad.

### **4. Desde su experiencia, ¿considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos? ¿Por qué?**

#### **Análisis**

Desde la experiencia de los entrevistados, el COIP no ofrece herramientas suficientes para sancionar casos de clonación y manipulación de señales de identificación vehicular. Indican que el cuerpo legal tiene vacíos de tipicidad y formalismo legal. Así, al existir este vacío, el sistema penal está obligado a recurrir a una adecuación forzada, a fin de encajar en actos de delito como la falsificación informática o apropiación de medios técnicos, como indican dos de los entrevistados. Esto conlleva a la dificultad de la sanción directa y proporcional del acto. De acuerdo con el entrevistado 4:

El COIP se queda corto. Actualmente, estas conductas se intentan encajar en el Art. 202 (receptación) o en falsificación de documentos, pero la clonación técnica de un vehículo es una conducta compleja que no está tipificada de forma autónoma. No hay un artículo que sancione específicamente al "maestro" que adultera la serie o al taller que se dedica al "trasplante" de chasis. Esto genera impunidad, porque si el poseedor demuestra que compró el carro sin saber del problema, el caso suele quedar en nada,

mientras el verdadero criminal sigue operando. (comunicación personal, 28 de enero de 2026).

Lo expuesto indica que generaría un acto de impunidad y falta de protección estatal para el afectado, puesto que, al no tener una sanción penal clara, recurre a acciones administrativas personales o constitucionales para intentar subsanar la vulneración de su derecho de propiedad.

## **5. ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?**

### **Análisis**

En materia de conocer las dificultades existentes en el desarrollo de los casos de clonación vehicular, se obtiene que la principal son los trámites burocráticos, donde para uno de los entrevistados surge desde la ANT que desde su experiencia “es sumamente lenta, con retraso de uno a tres meses, e incluso, hasta siete meses en algunos casos. Si no existe insistencia constante por parte del abogado o requirente, los procesos se estancan, lo que deja al propietario en indefensión prolongada” (entrevistado 5, comunicación personal, 28 de enero de 2026), y que el entrevistado 1 también lo asevera al indicar que hay una demora de entre cuatro a seis meses en entregar los datos “lo que hace que los actos no fluyan con la debida rapidez que debe salir” (comunicación personal, 26 de enero de 2016), aunque acota que las otras entidades como las aduanas o ensambladoras también se demoran en el trámite que les corresponde. Esto se traduce en vulneración a la celeridad procesal.

Incluso el entrevistado 3 señala que existe una afectación al derecho de propiedad del dueño del automotor cuando es impedido de circular libremente con su vehículo: “en muchas ocasiones son vehículos de trabajo y perjudican básicamente a su economía, y así como también al tiempo que tiene que emplear para dar impulso a este proceso” (comunicación personal, 27 de enero de 2026).

En definitiva, los casos enfrentan obstáculos complejos no solo ante la falta de tipicidad en el COIP, sino también en el proceso largo para comprobar que es el dueño legítimo del automotor, y en caso de no ser posible comprobarse, conlleva consecuencias de retiro definitivo del vehículo, situación que afectaría su situación económica, con consecuencias emocionales negativas.

## **6. ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?**

### **Análisis**

Al consultar a los entrevistados sobre en qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular, se obtiene que no existe un tipo penal adecuado, o inexistencia de herramientas penales, dificultad de eficacia procesal con efecto de insuficiente tutela de derecho de propiedad y ausencia de mecanismos de restitución ágil.

Esta situación conlleva a un efecto de doble victimización, donde para el entrevistado 4:

Cuando un vehículo es clonado, hay dos víctimas: el dueño original y el comprador de buena fe, dependiendo el caso. La ley actual retiene el vehículo como evidencia por tiempo indefinido. Al final, el derecho de propiedad queda suspendido lo que dura el proceso. El sistema actual castiga al objeto (el carro), pero no ofrece una solución rápida para que el dueño recupere su vehículo. (comunicación personal, 28 de enero de 2026)

Además, para el entrevistado 5, el dueño legítimo es el mayor perjudicado “al no poder circular ni disponer de su vehículo, que a menudo es su herramienta de trabajo” (comunicación personal, 28 de enero de 2026). Añade que “el sistema actual obliga a forzar el tipo penal al hecho, lo que no siempre garantiza la eficacia que el usuario requiere para recuperar o proteger su patrimonio de manera inmediata” (entrevistado 5, comunicación personal, 28 de enero de 2026).

Como se aprecia, frente al vacío de tipicidad y demora en los trámites para verificar la autenticidad de la numeración del vehículo, conlleva a un derecho de propiedad vulnerado, sin garantías estatales de proteger su derecho, pero también ofertar una tutela preventiva, es decir, protección estatal y leyes que protegen el bien antes de que el daño sea irreversible o previo a que el delito se consume. La intención no solo es castigar a los involucrados del ilícito, sino esencialmente evitar que el derecho de propiedad se vulnere.

## **7. ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular? Se observan problemas técnicos y de recursos.**

### **Análisis**

Sobre conocer los problemas observados en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular, se obtiene una variedad de situaciones conflictivas como desabastecimiento de insumos periciales e, incluso, “hay veces en las que las numeraciones seriales se encuentran como un poco borradas por el paso del tiempo; no necesariamente es porque hayan sido alteradas con dolo o con alguna circunstancia” (entrevistado 1, comunicación personal, 26 de enero de 2026). El conflicto se genera cuando el perito no determina con claridad si el número no se aprecia por los años del vehículo o porque, en realidad, hubo acto de clonación.

También mencionan que existe saturación de vehículos que sobrepasa la capacidad operativa inmediata. Mencionan, asimismo, la falta de reactivos específicos y tecnología no invasiva: “Aquí en Riobamba, a veces tenemos que recurrir a métodos muy fuertes que dañan la pintura o el metal. Sería ideal contar con escáneres de ultrasonido que permitan ver bajo la pintura sin necesidad de lijar” (entrevistado 4, comunicación personal, 28 de enero de 2026).

Lo expuesto conlleva, por ende, a retraso en los procesos judiciales que, al alargarse el tiempo en los mismos, termina en inseguridad jurídica, con perjuicio económico para el afectado.

## 8. ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular? ¿Por qué?

### Análisis

En materia de conocer si el entrevistado cree que es necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular, se obtiene que no todos están de acuerdo. Dos de los entrevistados consideran que el acto de la clonación podría adecuarse como contravención, en tanto, no llega al nivel de delito. Argumentan que carece de trascendencia jurídica para una sanción penal de gran escala. Proponen más bien un enfoque sustentado en la proporcionalidad del acto, donde indican que sería más útil fortalecer la tutela administrativa por medio del uso de herramientas tecnológicas en la matriculación, con medidas que eviten la suplantación de identidad vehicular, para otorgarle un carácter preventivo.

Sería factible con los avances de la tecnología que se verifique uno cuando vaya a matricular, llegue una notificación al correo electrónico institucional del propietario del vehículo y de esa manera evitar que exista la clonación o que se utilice las placas del requirente para otros vehículos no, que por lo general son robados. (entrevistado 2, comunicación personal, 26 de enero de 2026)

Sin embargo, concuerdan que es necesario incluir un agravante en el cometimiento de una infracción de orden penal: “Ejemplo: robo usando un vehículo que haya sido clonado. Entonces como un agravante yo creo que sí podría resultar mejor también” (entrevistado 1, comunicación personal, 26 de enero de 2026).

En cambio, los entrevistados 3, 4 y 5 consideran impostergable la tipificación de la figura de clonación vehicular en el COIP, por cuanto “jurídicamente para poder tratar de frenar un poco este tipo de delitos y la otra, para poder dar más agilidad y poder, en este caso, ayudar al usuario o a la persona que se encuentra afectada indirectamente dentro de este proceso” (entrevistado 3, comunicación personal, 27 de enero de 2026). Indican, asimismo, que:

No puede ser tratada solo como una contravención o un agravante, porque el nivel de logística que requiere clonar un vehículo implica organización criminal. Una tipificación clara permitiría perseguir no solo al conductor, sino a toda la cadena de valor: desde el que roba el carro hasta el que lo "clona" técnicamente. (entrevistado 4, comunicación personal, 28 de enero de 2026)

De igual forma:

Sí, es absolutamente necesaria para frenar este tipo de delitos y otorgar agilidad al sistema judicial. Una tipificación autónoma permitiría ayudar de forma directa a la persona afectada, evitando que el proceso se pierda en interpretaciones de otros delitos y garantizando una protección específica para el derecho de propiedad vehicular. (entrevistado 5, comunicación personal, 28 de enero de 2026)

Sin embargo, aunque los criterios no son unificados, concuerdan en la necesidad de sancionar y dar celeridad al proceso ante el acto ilícito, de manera independiente a la naturaleza de la infracción, donde el sistema legal evolucionaría hacia formas de evitar la

impunidad y, por ende, dar garantías al derecho de propiedad del propietario legítimo con una respuesta ágil y efectiva.

**9. ¿Considera que se tendrían que generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?**

**Análisis**

En materia de conocer si se tendrían que dar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular, se obtiene que aquello es necesario, por cuanto, el COIP en la actualidad no tiene un marco normativo suficiente que proteja al propietario legítimo. Señalan que la propuesta tiene que ser integral, autónoma y multidisciplinaria según la naturaleza penal o administrativa del fraude que no se lleve únicamente a la sanción.

El entrevistado 1 considera que tiene que ser agravante cuando existe de por medio el uso del vehículo para delinquir, caso contrario se consideraría autónomo bajo la figura de “hecho contravencional”

El entrevistado 2 señala necesario proteger los datos del sistema AXIS, para que no exista manipulación en los mismos. Para el entrevistado 5 es esencial “Se requiere una reforma que considere la naturaleza administrativa y penal de este fraude para garantizar una respuesta estatal efectiva (comunicación personal 28 de enero de 2026).

Finalmente, el entrevistado 4 considera necesario una reforma enfocada en el diseño de un protocolo de "Identidad Administrativa Especial". Quiere decir que:

Si un ciudadano es víctima de clonación y se demuestra su buena fe, el Estado debería permitir que ese vehículo, una vez identificado por nosotros, sea grabado con una serie nueva autorizada por la Policía y la ANT. Así el ciudadano no pierde su propiedad y el vehículo vuelve a la vida legal con una identidad trazable. (comunicación personal, 28 de enero de 2016)

Las respuestas emitidas por los entrevistados señalan que las acciones no se enfocarían básicamente a subsanar vacíos en el COIP que proteja al propietario legítimo, sino también fortalecer los sistemas como AXIS para evitar casos de clonación, con la posibilidad de que al comprobarse de que el propietario si es el legítimo, se permita trabar nuevamente la serie, lo que sugiere una propuesta técnica y legal, lo que asegura a que este pueda vender o matricular, lo que asegura una solución técnica ante la incertidumbre jurídica.

**10. ¿Qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su legítimo propietario?**

**Análisis**

Finalmente, sobre conocer qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su

legítimo propietario, los resultados indican que se requiere interconectividad digital entre Fiscalía, ANT y Policía judicial que facilite identificar con prontitud que son las improntas originales porque previamente se ha subido en la nube las fotos de la impronta original del vehículo que ha sido tomada al momento de la primera matriculación. “Si pudiéramos comparar la tipografía del número en tiempo real, reduciríamos los tiempos de entrega de meses a horas. La coordinación actual es por oficios de papel, y eso, en la era digital, es lo que más afecta al propietario” (entrevistado 4, comunicación personal, 28 de enero de 2026)

Concuerdan, asimismo, la instauración de mesas de trabajo permanentes para optimizar los tiempos de respuesta para cada caso, con uso de sistemas informáticos compartidos como el AXIS.

Como se aprecia, las respuestas indican que se requieren acciones complementarias, aparte de la tipicidad del delito en el COIP, a nivel administrativo y tecnológico, pero con impacto directo en la celeridad judicial, lo que otorga mayores garantías de la protección del derecho de propiedad de manera integral.

## **4.2 Discusión**

Tras el proceso investigativo efectuado y los resultados obtenidos en el comparativo de las normativas entre Ecuador, Brasil, Perú y Chile, de los cinco casos analizados y las entrevistas efectuadas se obtiene como principales hallazgos los siguientes:

Al no manifestar de manera expresa el término clonación vehicular dentro del COIP, esta situación obliga a que jueces y fiscales fuercen los hechos dentro de otros delitos como la falsificación informática estipulada en el artículo 190 o receptación dentro del artículo 202. La investigación de Buñay et al. (2024) concuerda con los resultados obtenidos en la presente investigación, pero añade que la falta de tipificación legal específica no solo afecta al propietario del vehículo, sino que es un facilitador de actividades delictivas graves como los secuestros.

Por otro lado, países como Brasil protegen la identidad técnica y se maneja bajo la tutela preventiva, Ecuador se limita a proteger el objeto o propiedad física, punto que debilita su seguridad jurídica. Además, a diferencia de Perú que ya no trata los casos dentro de la figura de estafa que especifica ahora el castigo como alteración de los números de identificación como delito, en Ecuador continúa bajo figuras como estafa, efecto que lleva a procesos de impunidad, por la desproporcionalidad de la pena, es decir, la pena no guarda relación con el daño ocasionado.

En el caso de Chile, aunque no se ha reformado el Código Penal, sí se ha incluido La Ley 21.601 enfocada en la prevención administrativa con fuerza penal, con efecto de sanción severa a casas comerciales que venden automotores sin numeración clara. Sin embargo, de la investigación de Castro (2015) se concluye que, en la condena de delitos electrónicos, Ecuador sí contempla lo que Chile no lo hace, pese a tener similitud en ambas legislaciones.

Los procesos administrativos desde donde en Fiscalía se trata a los casos analizados por clonación vehicular refleja efecto de revictimización del propietario y afectación amplia a y derecho de propiedad con tiempo amplio que duran dichos procesos, costos en

desmontaje y montaje de piezas necesarias para el trabajo del perito y desvalorización del bien en plaqueta referencial, donde el Estado ha reparado la identidad, pero no el valor económico.

El estudio de Martínez y Paredes (2024) concluye que uno de los más afectados del ilícito son las aseguradoras, quienes han debido pagar alrededor de 11372 denuncias comprobadas por peritos internos y externos.

De los resultados obtenidos en las entrevistas, se aprecia que Riobamba se ha convertido en una zona vulnerable por su ubicación geográfica y las ferias de vehículos que se realizan en la ciudad, con casos de clonación vehicular que van entre 5 a 10 por mes. Sin embargo, a más de la problemática evidenciada del incremento del delito, se suman las limitaciones técnicas que desde el área de Criminalística pueda otorgar, con carencia de insumos y medios tecnológicos no invasivos que reduzcan el daño en el peritaje efectuado.

Además, se aprecia falta de gestión interinstitucional que alarga el proceso iniciado por el afectado, aspecto que concuerda con 4 de los 5 casos analizados, el mismo que tiene que esperar el informe de Fiscalía, SRI y el SIIPNE. A ello se suma la falta de interconectividad que los entrevistados coinciden es necesario tener una base de datos compartida para comparar cuestiones como fotografías de improntas originales tomadas en la primera matriculación, para acelerar el proceso.

Sin embargo, cuando se entabla su propuesta de reforma y alternativas de solución para la sanción efectiva del ilícito de clonación vehicular, las respuestas son distintas. Por ejemplo, dos de los entrevistados sugieren que se trate el caso como contravención con agravantes, y los tres restantes indican que se tipifique penalmente y de manera autónoma el ilícito, a fin de efectivizar la persecución de toda la cadena criminal y, con ello, reducir los efectos de impunidad.

La propuesta de contravención, contradice con los hallazgos de Castro (2015), quien concluye que es necesario entablar un marco propositivo que incluya un artículo en el CIIP dentro del Libro I, Sección Novena, de delitos contra derecho a la propiedad, que sancione el delito de clonación vehicular, y no dar continuidad al trámite de acciones penales bajo la figura de estafa que resulta insuficiente para la naturaleza técnica del hecho. Martínez y Paredes (2024), incluso, manifiestan que es necesario esta tipificación autónoma, a fin de garantizar el principio universal *Nullum crimen nulla*, es decir no hay delito ni pena sin ley, como estándar del Derecho Penal.

Finalmente, los entrevistados proponen un protocolo de identidad especial, quiere decir que tras comprobarse el acto de buena fe del dueño, la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Tránsito deben autorizar el grabado de una nueva serie trazable, lo que le permite al vehículo circular legalmente de manera plena. En este punto, los resultados obtenidos del caso 5 determina que la falta de replaqueo que al no existir un proceso de replaqueo obligatorio para el vehículo original, el "carro gemelo" (el clon) puede seguir circulando con la misma identidad, donde la solución del entrevistado 4 (Figura 9) propone la "Identidad Administrativa Especial", como alternativa para solucionar la falta de replaqueo.

## **CAPÍTULO V.**

### **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **5.1 Conclusiones**

Se evidencia un alcance limitado y fragmentado en la normativa penal vigente, frente a la clonación y manipulación de señales identificadoras de vehículos. La normativa del COIP protege el bien físico o patrimonio de la persona afectada (a través de la figura de estafa, receptación o falsificación de documentos), pero ignora la fe pública como bien jurídico autónomo. Esto da paso a que las organizaciones criminales operen con impunidad.

Existe vacío de tipicidad con adecuación forzada en el COIP, a diferencia de países como Brasil y Perú que, en cambio, la identidad vehicular es un bien jurídico autónomo. Además, los trámites son burocráticos, con afectación a la víctima que es tratada como sospechosa, además de pérdida de capital y desvalorización patrimonial del bien adquirido de manera legítima. Se plantea dos alternativas de solución para suplir el vacío legal: adecuar la normativa del COIP sobre la clonación vehicular como contravención con agravante, o tipificar el acto de manera autónoma para efectivizar el principio de proporcionalidad.

La falta de tipificación expresa de la clonación y manipulación vehicular como delito autónomo genera una vulneración sistémica por vacíos en la ley, burocracia, falta de tecnología adecuada y actualizada, y deficiente coordinación interinstitucional para agilizar procesos de verificación de la legitimidad del bien adquirido. Esto conlleva a un efecto de impunidad fáctica y revictimización del afectado, donde el derecho de propiedad deja de tener efecto de garantía constitucional para convertirse en objeto de persecución administrativa, con reparación integral y seguridad jurídica inexistente.

## 5.2 Recomendaciones

Se recomienda a los futuros egresados trabajar sobre el tema en estudio, pero anclado a un enfoque territorial comparativo con otras localidades. La intención, contrastar el impacto jurídico de la ausencia de un tipo penal específico sobre la clonación y manipulación de señales de identificación vehicular clonación vehicular relacionada a la vulneración del derecho de propiedad del propietario legítimo, en otras zonas del país.

Los resultados comparativos permitirán visibilizar la problemática a nivel nacional, pero también demostrar que la ausencia de un tipo penal autónomo afecta de manera importante la tutela judicial efectiva. Esto facilitará, por tanto, plantear una reforma legislativa al COIP con criterios unificados de sanción, lo que dará paso a generar espacio para garantizar de manera más efectiva el derecho de propiedad y la fe pública.

Se sugiere dar continuidad a la línea investigativa del presente estudio sobre la investigación en actos de revictimización institucional y la vulneración a la Tutela Judicial Efectiva, anclado a la clonación vehicular. Esto a razón de la necesidad de reponer o restituir el derecho vulnerado del propietario legítimo a nivel psicológico y patrimonial, que a la actualidad pasa por procesos largos injustificados ante la falta de una ruta clara de actuación de parte de los fiscales a cargo de los casos.

Se recomienda a la Universidad establecer mesas de trabajo y talleres didácticos enfocados en plantear propuestas normativas relacionadas a evitar la revictimización institucional y daño patrimonial provocado por actos ilícitos como la clonación vehicular. La intención, forjar espacios de aporte desde la academia, donde los talleres deben integrar a representantes de la Fiscalía General del Estado, Agencia Nacional de Tránsito, Defensoría del Pueblo y personal de criminalística de la Policía Nacional.

Estas jornadas facilitarán crear protocolos de atención a las víctimas del delito, con propuestas viables que faciliten mecanismos para reponer de manera inmediata el bien afectado. La intención es generar procesos judiciales que restituyan el derecho de propiedad del afectado y restablecer su seguridad jurídica en estos casos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aldaz, Á. (2023). Metodología para redactar un proyecto de investigación en la ciencia del derecho. *FIPCAEC*, 8(2), 461-476. doi: DOI: <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v8i2>
- Andrade, S. (2019). *Tutela constitucional del derecho de propiedad en Ecuador*. Universidad Andina Simón Bolívar. <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7142/1/SM279-Andrade-Tutela.pdf>
- Buñay-Yuquilema, S. (2024). Clonación de placas vehiculares en Santo Domingo de los Tsáchilas, Ecuador. *Verdad y Derecho. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 3(especial 4), 264–273. <https://doi.org/10.62574/8v4v3258>
- Castillo, K., & Ceferino, K. (2024). *Estrategia para mejorar la identificación de automotores clonados mediante el uso de herramientas digitales en operativos de control vehicular en el Ecuador*. Universidad Ecotec. <https://repositorio.ecotec.edu.ec:8443/server/api/core/bitstreams/10dfbc54-8672-4fa8-9199-d80ae68befcc/content>
- Centro de Estudios Superiores de Tapachula. (CEST, 2021). *3 aspectos y 11 características interesantes del Derecho Penal*. <https://www.soycest.mx/blog/index.php/3-aspectos-y-11-caracteristicas-interesantes-sobre-el-derecho-penal>
- Chimbo, M., & Barrera, F. (2023). La posible vulneración del derecho de propiedad por la presentación de acciones de prescripción adquisitiva extraordinaria de dominio. *Revista Pacha*, 4(10), 1-20. <https://revistapacha.religacion.com/index.php/about/article/view/176/252>
- Clonación de placas vehiculares en Santo Domingo de los Tsáchilas, Ecuador. (2024). *Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales*, 3(4), 264-273. [file:///C:/Users/anamo/Downloads/Clonacion\\_de\\_placas\\_vehiculares\\_en\\_Santo\\_Domingo\\_d%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/anamo/Downloads/Clonacion_de_placas_vehiculares_en_Santo_Domingo_d%20(1).pdf)
- Colcha, C. (2023). *Identificación de grabados y marcas seriales en el robo de vehículos en la ciudad de Riobamba*. Universidad Nacional de Chimborazo. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/11299/1/Colcha%20Ashqui%2c%20C%20%282023%29Identificaci%3%b3n%20de%20grabados%20y%20marcas%20s%20eriales%20en%20el%20robo%20de%20veh%3%adculos%20en%20la%20ciudad%20de%20Riobamba.%20.%28Tesis%20de%20Pregrado%29Univ>
- Cuevas, C. (2022). *Experiencia comparada respecto a la clonación de vehículos motorizados en países desarrollados*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. [https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33701/2/Experiencia\\_comparada\\_clonacion\\_vehiculos\\_ed\\_Final.pdf](https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/33701/2/Experiencia_comparada_clonacion_vehiculos_ed_Final.pdf)
- Diario El Telégrafo. (24 de enero de 2019). <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/clonacion-placas-carros-delito-invisible>. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/sociedad/6/clonacion-placas-carros-delito-invisible>
- Diario La Hora. (24 de febrero de 2022). *Tres maneras de saber si su vehículo fue clonado*. <https://www.lahora.com.ec/archivo/Tres-maneras-de-saber-si-su-vehiculo-fue-clonado-20230224-0051.html>

- Ecuavisa. (15 de noviembre de 2022). *Al menos 2.500 vehículos en todo el país presentan anomalías en las placas, chasis y motor*. <https://www.ecuavisa.com/ecuador/al-menos-2.500-vehiculos-en-todo-el-pais-presentan-anomalias-en-las-placas-chasis-y-motor-20221115-0001.html>
- Farto, H. (2021). El delito de estafa en el Código Orgánico Integral Penal. *Derecho Penal Centra*, 3(3), 135–149.
- Fiscalía General del Estado del Ecuador (03 de abril de 2025). *Acto administrativo No. 15542-AA-RQ-32*. Fiscalía General del Estado del Ecuador
- Fiscalía General del Estado del Ecuador (21 de mayo de 2025). *Acto administrativo No. 14603-AA-RQ-32*. Fiscalía General del Estado del Ecuador
- Fiscalía General del Estado del Ecuador (29 de mayo de 2025). *Acto administrativo No. 14619-AA-RQ-32*. Fiscalía General del Estado del Ecuador
- Fiscalía General del Estado del Ecuador (17 de junio de 2025). *Acto administrativo No. 14651-AA-RQ-32*. Fiscalía General del Estado del Ecuador
- Fiscalía General del Estado del Ecuador (06 de agosto de 2025). *Acto administrativo No. 14752-AA-RQ-32*. Fiscalía General del Estado del Ecuador
- Fonseca, M. (2022). *"La clonación vehicular y su incidencia en el delito de receptación en el cantón Guaranda"*. Universidad Estatal de Bolívar (UEB).
- Granados, J., & Pozo, E. (2021). La vulneración del derecho a la propiedad privada y seguridad jurídica con la declaratoria de utilidad pública o interés social con fines de expropiación. *Polo del Conocimiento*, 63(6), 1040-1071. [file:///C:/Users/anamo/Downloads/Dialnet-LaVulneracionDelDerechoALaPropiedadPrivadaYSegurid-8219357%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/anamo/Downloads/Dialnet-LaVulneracionDelDerechoALaPropiedadPrivadaYSegurid-8219357%20(1).pdf)
- Martínez, J., & Paredes, F. (2024). La responsabilidad penal en la clonación vehicular según el Código Orgánico Integral Penal Ecuador. *Polo del Conocimiento*, 9(4), 2528-2544. <file:///C:/Users/anamo/Downloads/7074-36669-1-PB.pdf>
- Masapanta, C. (2021). Multidimensionalidad del Derecho a la Propiedad en el Constitucionalismo Ecuatoriano. *Jueces*, 2(1), 74–90. [file:///C:/Users/anamo/Downloads/Art5+-+Multidimensionalidad+del+Derecho+a+la+Propiedad+en+el+Constitucionalismo+Ecuadoriano+-+74+a+90+-+17+pags\\_compressed.pdf](file:///C:/Users/anamo/Downloads/Art5+-+Multidimensionalidad+del+Derecho+a+la+Propiedad+en+el+Constitucionalismo+Ecuadoriano+-+74+a+90+-+17+pags_compressed.pdf)
- Moreno, P., Paucar, C., & Cajas, C. (2022). Regulación global para evitar la suplantación de identidad digital. *Revista Universidad y Sociedad*, 14(6), 690-696.
- Nicho, C. (2023). *Suplantación de identidad vehicular y clonación de vehículos en el delito de falsedad genérica*. Universidad César Vallejo. [file:///C:/Users/anamo/Downloads/Nicho\\_RCE-SD.pdf](file:///C:/Users/anamo/Downloads/Nicho_RCE-SD.pdf)
- Obando, E. (2024). Métodos de investigación jurídica: análisis de su diversidad y fundamentos epistemológicos. *Cuestiones políticas*, 42(81), 58-75.
- Palmett, A. (2020). Métodos inductivo, deductivo y teoría de la pedagogía crítica. *Petroglifos Revista Crítica Transdisciplinar*, 3(1), 36-42. <https://portal.amelica.org/ameli/journal/650/6503406006/6503406006.pdf>

- Piña, L. (2023). El enfoque cualitativo: Una alternativa compleja dentro del mundo de la investigación. *Revista Arbitrada Interdisciplinaria KOINONIA*, 8(8), 1-3. <https://ve.scielo.org/pdf/raiko/v8n15/2542-3088-raiko-8-15-1.pdf>
- Soto, E., & Escribano, E. (2019). El método Estudio de caso y su significado en la investigación educativa. En F. Arzola, *Procesos formativos en la investigación educativa*. file:///C:/Users/anamo/Downloads/Dialnet-ElMetodoEstudioDeCasoYSuSignificadoEnLaInvestigaci-7042305.pdf
- Tarrillo, Ó., Mejía, J., Dávila, J., & Pintado, C. (2024). *Metodología de la investigación. Una mirada global: ejemplos prácticos*. Ciencia Latina Internacional. <https://biblioteca.ciencialatina.org/wp-content/uploads/2024/07/Metodologia-de-la-investigacion-una-mirada-global.pdf>
- Viejo, M. (2022). *La ausencia de la no tipificación de la clonación de vehículos como delito en la legislación ecuatoriana*. Universidad Estatal de Bolívar. <https://dspace.ueb.edu.ec/server/api/core/bitstreams/adcf18a4-e146-4c1f-982c-352a8cfcedeb/content>
- Vizcaíno, E. (2015). *Argumentación jurídica sobre la tipificación de la clonación vehicular como delito contra la propiedad y la seguridad jurídica*. UNIANDES. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2464/1/TUTAB038-2015.pdf>

## Legislación

- Código Civil. (2013). *Código Civil*. Ediciones Legales. <https://webhistorico.epn.edu.ec/wp-content/uploads/2015/06/Codigo-Civil1.pdf>
- Código Orgánico Integral Penal. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Asamblea Nacional. [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP\\_act\\_feb-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf)
- Código Penal de Brasil. (1996). *Art. 311 do Decreto-lei nº 2.848 | Código Penal, de 07 de dezembro de 1940*. Código Penal de Brasil. <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10599300/artigo-311-do-decreto-lei-n-2848-de-07-de-dezembro-de-1940>
- Código Penal de la República de Chile. (2025). *Código Penal de la República de Chile*. Ministerio de Justicia. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1984>
- Código Penal de Perú. (2016). *Código Penal*. Código Penal de Perú. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/3621138/C%C3%93DIGO%20PENAL.pdf.pdf?v=1663014332>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador\\_act\\_ene-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf)
- Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789. (1789). *Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789*. Asamblea Nacional. [https://www.conseil-constitutionnel.fr/sites/default/files/as/root/bank\\_mm/espagnol/es\\_ddhc.pdf](https://www.conseil-constitutionnel.fr/sites/default/files/as/root/bank_mm/espagnol/es_ddhc.pdf)

LEI Nº 14.562, de 26 de abril de 2023. (2023). *LEI Nº 14.562, de 26 de abril de 2023.*  
[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2023-2026/2023/lei/114562.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/lei/114562.htm)

Naciones Unidas. (1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos.*  
<https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Organización de Estados Americanos. (1978). *Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San. https://www.oas.org/dil/esp/1969\_Convenci%C3%B3n\_Americana\_sobre\_Derechos\_Humanos.pdf*

## ANEXOS

### Anexo 1.

#### *Formato entrevista*

**Título del estudio:** Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular como afectación al derecho de propiedad.

**Instrumento:** Entrevista semiestructurada para fiscales, peritos y expertos en Derecho.

**Objetivo del instrumento:** Analizar la percepción institucional sobre la ausencia de tipificación penal, las dificultades procesales y las afectaciones al propietario legítimo.

#### **I. CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Estimado/a participante:

Se le invita cordialmente a esta entrevista como parte de una investigación jurídica que examina la clonación vehicular en Riobamba. Su participación es voluntaria, anónima y podrá retirarse en cualquier momento.

Al continuar, usted autoriza su participación.

¿Desea continuar?

Sí  No

#### **II. DATOS SOCIODEMOGRÁFICOS**

Edad: \_\_\_\_\_

Género: Femenino  Masculino  Otro

Nivel educativo: Primaria  Secundaria  Superior/Técnico

Profesión/Cargo: \_\_\_\_\_

Institución a la que pertenece: \_\_\_\_\_

Años de experiencia:

Menos de 5

Entre 5–10

Más de 10

#### **III. PREGUNTAS**

1. ¿Cómo describiría la frecuencia y características de los casos de clonación vehicular en Riobamba?
2. ¿Qué instituciones intervienen normalmente en estos procesos?
3. ¿Cuál es el procedimiento actual en los casos de vehículos clonados dentro del sistema penal del Ecuador?
4. Desde su experiencia ¿Considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para procesar estos casos? ¿por qué?
5. ¿Qué dificultades enfrenta el sistema penal de estas conductas?
6. ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?
7. ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial?
8. ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular? ¿Por qué?
9. ¿Qué reformas legales o administrativas considera prioritarias para dar garantías a la protección efectiva del derecho de propiedad?
10. ¿Qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo legítimo?

#### **IV. CIERRE DE ENTREVISTA**

Gracias por su colaboración. Sus aportes serán fundamentales para proponer reformas que fortalezcan la seguridad jurídica y el derecho de propiedad.

## Anexo 2.

### *Respuesta entrevistados*

#### Entrevista 1

Entrevistado 1: ¿Empezamos? Ya. Yo soy Xxxxxx, Fiscal de Chimborazo y Fiscal de xxxxxx. Un gusto ayudarles y colaborarles respecto de este tema de tesis que, efectivamente, sí se desarrolla bastante en lo que corresponde a mi fiscalía. Con gusto, las preguntas que deseen hacerme, les respondo.

Estudiante (Jason/Patterson): Buenos días, Xxxxxx. Somos estudiantes de la Universidad Nacional de Chimborazo, Jason Yancha y Patterson Borja, respectivamente, le saludan. Para aplicarle esta entrevista sobre la tesis titulada: "Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad".

Bien, Xxxxxx. Previo a iniciar, agradecerle por brindarnos un espacio en su agenda. Y bueno, la primera pregunta sería: ¿Con qué frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?

Entrevistado 1: A ver, la frecuencia exacta no les puedo indicar, pero mensualmente... y tampoco que sean hechos en la ciudad de Riobamba como tal, pero sí vehículos que posiblemente estén aquí y que les han llamado a los usuarios por parte de Policía a decir que están circula en otra ciudad del país, o que pues efectivamente han sido retenidos en otra ciudad del país y que constan como propiedad de ellos las placas que portan cada vehículo. Más o menos será unos cinco mensuales. Más o menos ese es el rango, más menos un mes, más un mes menos, pero más o menos ese es el rango.

Estudiante: ¿Qué instituciones intervienen normalmente en este tipo de procesos?

Entrevistado 1: A ver, para que... Las personas, lógicamente a las que les pasa los antecedentes que les acabé de indicar, pues vienen preocupados tienen en mente dos circunstancias: la una que es una denuncia y la otra que es un posible acto administrativo. Lamentablemente, y conforme lo que estaba leyendo, pues no existe un tipo penal que se adecue a esa conducta como tal. Entonces, lo que le podemos servir como Fiscalía es realizar un acto administrativo en el que se pueda verificar la legalidad, debida procedencia e identificación de los tres sistemas, de valga la redundancia, que deben tener los vehículos para circular en el Ecuador, que en este caso son: chasis, motor y plaquilla. Y deben tener esas numeraciones como tal.

Dentro de este proceso administrativo meramente que les estoy mencionando, en si manejamos lógicamente Fiscalía, que es por reglamento la que debe realizar este tipo de circunstancias, y hacemos uso de lo que es el sistema legal por medio de Criminalística para lo que es pericias de revenidos químicos. Y en el caso de ser necesario, pues alguna remarcación en el caso de que esto pase, solicitamos documentación a diversas instituciones del país. Pero de forma general trabajamos con la ANT (Agencia Nacional de Tránsito) y sus sucursales que están en los diversos cantones; con el SRI; de ser el caso con Aduanas (de ser que sea un vehículo importado, pues lógicamente nos tocará); y con las casas ensambladoras en el caso de que sean pues vehículos ecuatorianos. Ponte lo que es Aymesa, Mavesa y Omnibus, o ese tipo de circunstancias. Y PJ (Policía Judicial). En sí esas son las instituciones con las que trabajamos para este tipo de procesos.

Estudiante: Esta pregunta va a ser un poquito redundante por lo que ya mencionó, pero: ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?

Entrevistado 1: Ya. Inicia entonces con la solicitud en el caso de que efectivamente venga una persona a indicarnos, o en el caso de que por A o por B ese vehículo sea retenido, pues inicia con un parte policial.

Entonces, los dos modos tienen el hecho de que hacemos primero la diligencia de revenido químico y solicitamos certificados únicos vehiculares. El certificado único vehicular nos guía el lugar de primera matrícula y el lugar de fin de matrícula, y todo cambia respecto de vehículos de antes del 2012 (solicitamos esa información a la Agencia Nacional de Tránsito); vehículos después del 2012 solicitamos a los diversos cantones, porque se acordará que las competencias fueron cambiaron. Ahora también ahí viene la problemática que los GADs adquirieron esas competencias generalmente hasta el 2019, inclusive algunos GADs, entonces hay que observar cómo va cada proceso.

Vamos a lo que les digo, Aduanas en el caso de que sea de importación, observa por qué puertos ingresó cada carro. O si no, en el caso de fabricación nacional, con las casas ensambladoras que correspondan. Verificamos lo que es de igual forma... que todo eso, o sea, las casas ensambladoras lo que nos van a ayudar es verificar número de secreto y con qué series se ensambló aquí el vehículo. Puede ser con la serie de motor tal, de chasis tal y la plaquilla número tal. Y en lo que corresponde a Aduanas, nos va a venir y nos va a decir en la certificación que nos viene de Aduanas, el motor con el que llegó a Ecuador y el cual debería tener; y que eso tenga la misma correspondencia con lo que nosotros tenemos en documentación.

Entonces de ahí vemos, verificamos. ¿Y qué es lo que pasa ahí? tú hacías prácticas aquí, nosotros mandábamos a replaquear, ¿te acuerdas? Ahora ya se nos ha impedido esa circunstancia, ya no podemos replaquear. Entonces ahora lo que hacemos es: culminamos el acto, yo le declaro que tiene una legal, debida procedencia si no tiene ningún tipo de situación que haya que hacer algún tipo de remarcación o algo; lo que hago es entregarle al administrado, es decir al usuario, para que él haga el trámite que corresponde en la Agencia Nacional de Tránsito y de ser necesario allá solicitar un replaqueo.

Estudiante: Desde su experiencia, ¿considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos y por qué?

Entrevistado 1: No. En realidad, no ofrece ninguna. La verdad no ofrece ninguna porque la gente viene y dice "es que me suplantaron mi vehículo". Pero no existe la suplantación de vehículo. Lo que hay es la suplantación de identidad. Entonces, imposible que nosotros... porque lógicamente el COIP es una norma que se encuentra tal cual positivada como tal, entonces no podemos como aumentar ni como tal. La suplantación de identidad no nos permite.

Entonces, en realidad no hay. En el COIP no hay. Lo que la gente hace, lo que observo que hace la gente para tratar de solventar esta circunstancia, pues ingresan algún tipo de acción constitucional con la finalidad de que se pueda subsanar esto. O si no, les toca irse a los usuarios al lugar en donde se da el hecho, es decir, donde pudieron encontrar este vehículo replaqueado y tal vez está retenido; presentar que el suyo es el correcto con los documentos que se hizo aquí. Y sanción alguna tampoco no existe.

Estudiante: ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 1: A ver, en realidad la dificultad se da más para el usuario. Porque ustedes sabrán que la Fiscalía realiza lo que es la investigación de delitos y tenemos esta excepcionalidad que corresponde... o sea, en realidad la dificultad viene a ser porque en el delito Fiscalía investiga, Fiscalía ve cómo consigue, Fiscalía ve cómo recaba. Mientras que en el acto administrativo le corresponde al usuario brindar las facilidades.

Ahora vamos de esta forma: supongamos este vehículo, ustedes no compraron de primera mano. ... A ver, entonces viene a ser el problema para el usuario. Supongamos el usuario hizo su primera matrícula, o la persona que le vendió hizo su primera matrícula, qué se yo, en Quevedo, pero él está domiciliado en Riobamba. Nosotros vamos a necesitar de la agencia de Quevedo lo que corresponde a información para poder demostrar la legalidad y debida procedencia.

El otro problema es la ANT. Se demora alrededor de cuatro a seis meses en entregarle información, lo que hace que los actos no fluyan con la debida rapidez que debe salir. Aduanas es una demora de un mes a dos meses. Lo que es que nos den fecha para casa ensambladora, igual es más o menos un mes, mes y medio. Entonces, en realidad sí existe bastante demora por parte de las instituciones con las cuales trabajamos para que se puedan hacer estas diligencias y pueda tener este proceso un fin.

Estudiante: ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?

Entrevistado 1: O sea, en realidad en esta circunstancia lo que podría decirte es que la tutela, la tutela como tal que ustedes indican ahí del derecho a la propiedad... o sea, difícilmente va a tener el COIP, ¿no? Porque el COIP lo que hace es sancionar un bien jurídico protegido que ha sido lacerado. Entonces el COIP no tutela, el COIP lo que hace es sancionar. Y de este tipo de casos, para lo que es revisión de sistemas de identificación vehicular, la verdad ninguna.

Estudiante: ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular?

Entrevistado 1: A ver, en lo que corresponde al cantón Riobamba, lo que hacemos es la pericia de revenido químico. Y lo que hacen los peritos es simplemente verificar que los números de chasis, motor o plaquilla, incluidos los remaches, pues sean los originales o no.

Aquí vamos a tener un problema porque hay veces que no se encuentran... Hay a veces numeraciones seriales que se encuentran como un poco borradas por el paso del tiempo; no necesariamente puede ser porque hayan sido alteradas con dolo o con alguna circunstancia. Entonces, lamentablemente aquí en Riobamba ya no se cuenta con ciertos... son unos líquidos, en realidad. A veces sí, a veces no. Pero a veces no se cuenta con este tipo de... se me van...

Estudiante: ¿Químicos?

Entrevistado 1: Sí, son unos químicos que se les pone como para poder pulir.

Estudiante: ¿Reactivos?

Entrevistado 1: No, no, son unos químicos. Los reactivos son para otro tipo de diligencias. Entonces son como que se les usa como para pulir y ver si es que efectivamente se trata o no de un número, hay alguna alteración o algún tipo de cosas. Entonces los peritos únicamente nos están mencionan "no se puede verificar el dígito tal de la serie del chasis tal o del este tal", o algún tipo

de cosas o cuestiones así. Entonces en Riobamba eso sí resulta ser una molestia y nos toca contar con Criminalística Tungurahua para ver si así podemos solventar esta circunstancia.

Estudiante: ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular y por qué?

Entrevistado 1: O sea, yo creería que podría ser una contravención. O sea, a ver, vamos. El Código Orgánico Integral Penal establece lo que es las infracciones, y las infracciones se dividen en delitos y en contravenciones. Yo creo que no llega para ser un delito. O sea, no creo que tiene esa trascendencia jurídica, pero sí podría ser lo que corresponde tal vez a una contravención, que podría tener una pena privativa de libertad más o menos de... qué se yo, que podría oscilar entre 5 a 15, dosifica la pena más o menos, ¿no?

Porque pues efectivamente, conforme va el país actualmente, muchos vehículos se les pone las placas de otros vehículos con la finalidad de cometer hechos delictivos. Podría ser este tipo contravencional autónomo, pero también sí podría entrar dentro de los agravantes, tal vez, dentro de los agravantes del cometimiento de una infracción de orden penal. Ejemplo: robo usa un vehículo que haya sido clonado. Entonces como un agravante yo creo que sí podría resultar mejor también.

Estudiante: ¿Considera que se deben generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 1: Tal cual las reformas que le indiqué antes. Para mí debería ser el agravante y, aparte, en el caso de que sea sin el cometimiento de un delito, que sea algo autónomo, podría ser un hecho contravencional.

Estudiante: Y finalmente, ¿qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su legítimo propietario?

Entrevistado 1: O sea, en realidad las medidas lo único que queda son mesas técnicas. Porque de ahí, o sea, jurídicamente establecer como un reglamento o tal vez, tal vez normar, positivizar en el reglamento de que tal información nos debe ser entregada en el plazo máximo de 10 días, que yo suelo poner en mis oficios y que nunca llega dentro de los 10 días.

Entonces para mí eso debería ser una cuestión: unas mesas de trabajo y lo demás. Porque créanme que estos casos pudiéramos cerrando en un máximo de 20, 25 días... como mucho un mes. El problema es que la información no llega. Entonces la única cuestión que nos queda es la coordinación.

Estudiante: Bueno, gracias por su colaboración. Sus aportes serán fundamentales para proponer reformas que fortalezcan la seguridad jurídica y el derecho de propiedad. Muchas gracias, xxxxxx.

Entrevista 2

Entrevistado 2: Buenos días. Me presento, soy profesional XXXXX del Derecho y actualmente me desempeño como Ayudante de Fiscalía en la provincia de Chimborazo. Colaboro directamente con la Fiscalía de esta jurisdicción en la sustanciación de estos procesos, donde he podido verificar que el fenómeno de la clonación vehicular es una de las causas que se desarrolla con mayor frecuencia y complejidad en nuestro despacho.

Estudiante: Buenos días, Xxxxxx. Somos estudiantes de la Universidad Nacional de Chimborazo, Jason Yancha y Patterson Borja, respectivamente, le saludan. Para aplicarle esta entrevista sobre la tesis titulada: "Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad".

Estudiante: ¿Con que frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?

Entrevistado 2: Los casos de clonación vehicular en la ciudad de Riobamba se dan alrededor de entre cuatro a siete carros clonados.

Estudiante: ¿Qué instituciones intervienen normalmente en estos procesos?

Entrevistado 2: Intervienen varias instituciones. Cabe indicar que no son parte procesal, pero se solicita información a varias instituciones públicas, entre ellas el SRI, SENAE (Servicio Nacional de Aduana), a los GADs. Se solicita información a la Agencia Nacional de Tránsito, se trabaja conjuntamente con la Policía Judicial y, en los vehículos que son ensamblados aquí en Ecuador, se solicita información a la casa ensambladora.

Estudiante: ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?

Entrevistado 2: Inicia con la solicitud, sea oral o escrita, del requirente. Tiene que adjuntar una copia notariada de la matrícula y en los casos donde no está hecho el traspaso vehicular, tiene que adjuntar un contrato notariado del vehículo, adicionalmente la cédula de ciudadanía y papeleta de votación.

Estudiante: Desde su experiencia ¿Considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos? ¿por qué?

Entrevistado 2: Directamente para los casos de clonación de vehículos no existe un tipo penal. Sin embargo, se adecúa a otros tipos penales tal como falsificación informática, apropiación por medios electrónicos. Cabe indicar que relacionadamente los casos de clonación vehicular se dan en vehículos robados.

Estudiante: ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 2: El principal problema que se da es que no hay celeridad en la entrega de información que se pide por parte de fiscalía, más con la Agencia Nacional de Tránsito que se demora de tres a seis o siete meses en entregar la información que se solicita. Cuanto más que si no hay esa insistencia por el requirente, esta institución pública no remite la información.

Estudiante: ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?

Entrevistado 2: No existe un tipo penal adecuado para la clonación vehicular o manipulación de las series de identificación vehicular. Sin embargo, se adecúa a otros medios o tipos penales que son necesarios que tiene que impulsar la parte solicitante dentro del acto administrativo.

Estudiante: ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular?

Entrevistado 2: Relacionadamente una vez llegan los informes de revenido químico, existe específicamente manipulación más es en el chasis o motor. Sin embargo, creyera que un 70% de

los actos administrativos que llegan por problemas de vehículos se da en la plaquilla. En sí, ahora actualmente los vehículos ya no tienen la forma metálica la plaquilla, sino es adhesiva; entonces es más vulnerable a que se retire o ya no sea visible la numeración.

Estudiante: ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular? ¿Por qué?

Entrevistado 2: No creo que debiera tipificarse la clonación vehicular como un tipo penal dentro del ordenamiento jurídico. Creyera que debería ser más un acto administrativo o por la vía contravencional. Para evitar esto mismo, sería factible con los avances de la tecnología que se verifique en el momento que vaya a matricular, llegue una notificación al correo electrónico institucional del propietario del vehículo y de esa manera evitar que exista la clonación o que se utilice las placas del requirente para otros vehículos no, que por lo general son robados.

Estudiante: ¿Considera que se deben generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 2: Sí sería necesario, pero como lo dije anteriormente, es algo administrativo en sí. La Agencia Nacional de Tránsito tenía antes las competencias y obviamente ahora dieron a los GADs municipales a través de los departamentos de movilidad. Ellos utilizan una plataforma que se llama AXIS, entonces a cada funcionario de cada municipio obviamente tiene su clave para hacer cambios en el sistema informático. Entonces desde ahí se debiera impartir o compartir a cada funcionario a fin de guardar con seguridad claves y que no sean manipuladas por otras personas.

Estudiante: ¿Qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su legítimo propietario?

Entrevistado 2: Tuviera que hacerse mesa de trabajo, conversatorios a fin de que exista celeridad en la entrega oportuna de cada documento o información que se solicita. Cabe recalcar que la Agencia Nacional de Tránsito incluso hay inconvenientes o problemas que no quieren recibir. Como dije anteriormente, la ANT entregó recién a varios GAD las competencias, e incluso municipios que todavía no reciben estas competencias en sí. Entonces la principal dificultad es entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial coordinan buen trabajo, que es casi la parte final donde el agente investigador designado al caso presenta un informe de legalidad y procedencia del vehículo para posteriormente realizar el trámite que haya solicitado el requirente.

### Entrevista 3

Entrevistado 3: Buenos días, me presento: soy profesional del Derecho y actualmente ejerzo funciones como Secretario de Fiscalía en la provincia de Chimborazo. Es un gusto colaborar con la Universidad Nacional de Chimborazo en este tema de tesis que, efectivamente, se desarrolla con gran frecuencia en el despacho donde brindo fe pública de las actuaciones procesales y coordino el flujo de información con instituciones como la ANT y la Policía Judicial. Con gusto, las preguntas que deseen hacerme.

Estudiante: Buenos días, Xxxxxx. Somos estudiantes de la Universidad Nacional de Chimborazo, Jason Yancha y Patterson Borja, respectivamente, le saludan. Para aplicarle esta entrevista sobre la tesis titulada: "Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad".

Estudiante: ¿Con que frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?

Entrevistado 3: Bueno, buenos días. Eh, en relación a la pregunta realizada, estadísticamente y en la práctica existen aproximadamente de cinco a diez casos más o menos que se tramitan por este tipo de acto o presunto delito.

Estudiante: ¿Qué instituciones intervienen normalmente en estos procesos?

Entrevistado 3: Ya, dentro del proceso, lógicamente las instituciones que intervienen de entrada es la Fiscalía, en donde la persona afectada pone o presenta su respectiva noticia criminis, en donde se pasa a hacer el trámite correspondiente. Posterior a ello, la institución que interviene es el Archivo Nacional de la ANT, Aduanas (el Servicio Nacional de Aduanas), en este caso el departamento de Criminalística, quien es el que realiza, en este caso, la diligencia de análisis y reconocimiento de grabados del vehículo para determinar su originalidad y autenticidad. En ciertos casos, se ofician a los GADs en donde se realizó última matriculación de vehículos.

Estudiante: ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?

Entrevistado 3: El proceso en general, como ya lo indiqué, es homólogo a la pregunta anterior. Se oficia directamente a las entidades a fin de que nos remitan información en relación al vehículo, y con esto poder establecer y determinar la autenticidad y originalidad del vehículo de la persona, en este caso, que ha puesto en conocimiento de Fiscalía de dicho proceso o de dicho acto.

Estudiante: Desde su experiencia ¿Considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos? ¿por qué?

Entrevistado 3: Bueno, el Código Orgánico Integral Penal, bueno, en su articulado presenta tipos penales en los cuales, efectivamente, después de que se ha realizado todo el proceso administrativo en relación a la clonación de vehículos, a criterio, lógicamente del fiscal, puede mandar a, en este caso, a investigar por una presunta manipulación o falsificación informática dentro de los GADs en donde se realizó este cambio de dominio y clonación a la vez de vehículos, específicamente no existe un delito que sancione básicamente este tipo de accionar, pero existe, como indiqué, la manipulación del sistema informático, el cual dentro de sus elementos del tipo penal corrobora o puede adecuarse al hecho que se está cometiendo.

Estudiante: ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 3: Las dificultades básicamente es el... bueno, el problema en sí, en base a mi experiencia, es la demora y la tardanza en cuanto a la remisión de información de las entidades públicas. Se toma en consideración que se trata de un acto administrativo, pero las entidades públicas a las cuales hice mención anteriormente tardan uno o dos, a veces hasta tres meses en remitir una información. Por ende, no se puede despachar el proceso hasta no tener la información consolidada de cada una de las entidades públicas a las cuales estamos sujetos nosotros a solicitar información, a persona, en este caso el propietario del vehículo, se siente afectada ¿por qué? Porque no puede circular libremente con su vehículo; en muchas ocasiones son vehículos de trabajo y perjudican básicamente a su economía, y así como también al tiempo que tiene que emplear para dar impulso a este proceso.

Estudiante: ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?

Entrevistado 3: Como indiqué anteriormente, no hay un articulado específico en relación al delito de pronto de clonación de vehículos, pero dentro de lo que existe en la normativa actual, se puede verificar que a través del tipo penal de manipulación se tramitan todo este tipo de causas, ¿no? No con la eficacia o eficiencia que realmente requiere el usuario, pero hay que tratar de adecuar, como expliqué anteriormente, el tipo al hecho.

Estudiante: ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular?

Entrevistado 3: Bueno, problemas básicamente ya es un tema, lógicamente, ya técnico. Los problemas aquí básicamente recaerían en que, al no existir los recursos suficientes para los peritos, a que pronto obtengan químicos que requieren para poder verificar bien la serie de los vehículos, sí tarda un poco también en el desarrollo del proceso. Un factor, pienso yo, también trascendental: la falta de recursos y medios suficientes para poder cumplir con sus obligaciones.

Estudiante: ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular? ¿Por qué?

Entrevistado 3: Pienso que sí fuera necesaria una tipificación específica en relación a la clonación. Bueno, ¿por qué? Jurídicamente para poder tratar de frenar un poco este tipo de delitos y la otra, para poder dar más agilidad y poder, en este caso, ayudar al usuario o a la persona que se encuentra afectada indirectamente dentro de este proceso.

Estudiante: ¿Considera que se deben generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 3: Pienso que, bueno, pienso que sí. Toma en cuenta que, bueno, de pronto el Código Orgánico Integral Penal sí tiene normas específicas para la protección en general sobre los delitos, perdón, sobre los delitos contra la propiedad, pero específica, específicamente a este tipo de delitos no hay una protección adecuada.

Estudiante: ¿Qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su legítimo propietario?

Entrevistado 3: Yo pienso que las medidas que se deberían optar, como igual expliqué anteriormente, sería la que exista una mejor coordinación interinstitucional en cada entidad, en razón de que para mí es muy larga la espera, o de bueno, la espera una y la otra la remisión de la información. Tardarse 30 días o 45 días para emitir una información sobre un vehículo que en realidad lo tienen al alcance, sí me parece muy extremo.

#### Entrevista 4

Entrevistado 4: Buenos días me presento, Soy el Cabo Primero xxxxx, Perito en Identificación de Grabados y Marcas Seriales de la Policía Judicial de la Subzona Chimborazo N.º 6. Es un gusto colaborar con la Universidad Nacional de Chimborazo en este tema. La clonación vehicular es un problema que enfrentamos a diario en patios de retención aquí en Riobamba y que, técnicamente, presenta desafíos complejos para la seguridad jurídica. Estoy listo para sus preguntas.

Estudiante: Buenos días. Muchas gracias por recibirnos. Somos Jason Yancha y Patterson Borja, estudiantes de la Carrera de Derecho de la UNACH. Realizamos esta investigación sobre la "Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad". Para iniciar:

Estudiante: ¿Con qué frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?

Entrevistado 4: Miren, la frecuencia es bastante alta. Riobamba, por su ubicación geográfica y su feria de vehículos, es un punto crítico. En nuestra unidad técnica, procesamos un promedio de 3 a 5 vehículos semanales que presentan indicios de manipulación en sus series de chasis o motor. No todos son "clonaciones espejo", pero sí hay una cantidad significativa de regrabados y, lo que es más grave, "injertos" de secciones metálicas completas. Al mes, son varios los casos que requieren un informe pericial exhaustivo.

Estudiante: ¿Qué instituciones intervienen normalmente en este tipo de procesos?

Entrevistado 4: El trabajo es multidisciplinario. Nosotros como Policía Judicial (Criminalística) somos el eje técnico que realiza el revenido químico. Trabajamos de la mano con la Fiscalía, que es quien dispone la diligencia pericial. Administrativamente, dependemos de la información de la ANT y los GADS municipales para contrastar improntas de base de datos con lo que hallamos físicamente. También es vital la comunicación con casas ensambladoras para verificar "números secretos" que el fabricante oculta en el vehículo y que el delincuente casi nunca logra alterar.

Estudiante: ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?

Entrevistado 4: Técnicamente, el proceso es riguroso. Primero se realiza una inspección visual macroscópica para detectar huellas de desgaste o suelda. Si hay sospecha, procedemos al revenido químico. Este método consiste en aplicar reactivos ácidos sobre el metal para "resucitar" el número original, aprovechan que el troquelado de fábrica altera la densidad molecular del acero.

Paralelamente, revisamos las etiquetas de seguridad (stickers), los códigos de los vidrios y la configuración electrónica en la ECU (computadora del vehículo). Una vez que determinamos que hay una alteración, emitimos un informe técnico para que el Fiscal conozca si el vehículo es original, regrabado o injertado.

Estudiante: Desde su experiencia, ¿considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos y por qué?

Entrevistado 4: Sinceramente, no. El COIP se queda corto. Actualmente, estas conductas se intentan encajar en el Art. 202 (Receptación) o en falsificación de documentos, pero la clonación técnica de un vehículo es una conducta compleja que no está tipificada de forma autónoma. No hay un artículo que sancione específicamente al "maestro" que adultera la serie o al taller que se dedica al "trasplante" de chasis. Esto genera impunidad, porque si el poseedor demuestra que compró el carro sin saber del problema, el caso suele quedar en nada, mientras el verdadero criminal sigue operando.

Estudiante: ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 4: La mayor dificultad es la tecnología que usan los delincuentes. Hoy usan microsueda y masillas que engañan incluso al tacto. Otra dificultad es el deterioro de los metales; en vehículos viejos, la corrosión natural a veces impide que el reactivo químico haga su trabajo, dejan el resultado como "no determinado". También está la demora en la respuesta de las instituciones: a veces esperamos meses para que una ensambladora nos envíe la ficha técnica de un vehículo, y mientras tanto, el bien sigue en deterioro en los patios de la PJ.

Estudiante: ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series?

Entrevistado 4: No son suficientes. Una vez que un vehículo es clonado, hay dos víctimas: el dueño original y el comprador de buena fe, depende el caso. La ley actual retiene el vehículo como evidencia por tiempo indefinido. Al final, el derecho de propiedad queda suspendido lo que dura el proceso. El sistema actual castiga al objeto (el carro), pero no ofrece una solución rápida para que el dueño recupere su vehículo.

Estudiante: ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular?

Entrevistado 4: El problema principal es falta de reactivos específicos y tecnología no invasiva. Aquí en Riobamba, a veces tenemos que recurrir a métodos muy fuertes que dañan la pintura o metal. Sería ideal contar con escáneres de ultrasonido que permitan ver bajo la pintura sin necesidad de lijar. Además, peritos estamos saturados; volumen de vehículos que ingresan por tránsito, aduanas y robo sobrepasa la capacidad operativa inmediata, lo que retrasa procesos judiciales.

Estudiante: ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular y por qué?

Entrevistado 4: Es absolutamente necesaria. La clonación debería ser un delito autónomo con una pena proporcional al daño patrimonial. No puede ser tratada solo como una contravención o un agravante, porque el nivel de logística que requiere clonar un vehículo implica organización criminal. Una tipificación clara permitiría perseguir no solo al conductor, sino a toda la cadena de valor: desde el que roba el carro hasta el que lo "clona" técnicamente.

Estudiante: ¿Considera que se deben generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 4: Sí. La reforma debería incluir un protocolo de "Identidad Administrativa Especial". Si un ciudadano es víctima de clonación y se demuestra su buena fe, el Estado debería permitir que ese vehículo, una vez identificado por nosotros, sea grabado con una serie nueva autorizada por la Policía y la ANT. Así el ciudadano no pierde su propiedad y el vehículo vuelve a la vida legal con una identidad trazable.

Estudiante: Y finalmente, ¿qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial?

Entrevistado 4: La clave es la interconectividad digital. Necesitamos que el perito, en el momento de la inspección, pueda acceder a una nube con las fotos de las improntas originales del vehículo tomadas el día que se matriculó por primera vez. Si pudiéramos comparar la tipografía del número en tiempo real, reduciríamos los tiempos de entrega de meses a horas. La coordinación actual es por oficios de papel, y eso, en la era digital, es lo que más afecta al propietario.

Estudiante: Muchas gracias por su tiempo y por estos aportes tan valiosos para nuestra tesis.

Entrevistado 4: A ustedes. Es importante que la academia analice estos problemas para que las leyes evolucionen al ritmo de la tecnología criminal. Éxitos en su investigación.

Entrevista 5

Entrevistado 5: Buenos días. Me presento soy XXXXX como profesional del Derecho con amplia experiencia en el ejercicio del litigio penal y la asesoría técnica en materia de tránsito en la ciudad de Riobamba. Mi práctica jurídica se desarrolla constantemente ante la Fiscalía General del Estado y las Unidades Judiciales de la Subzona Chimborazo N.º 6, donde he podido constatar las graves vulneraciones al derecho de propiedad derivadas de las deficiencias del sistema normativo actual. Es un honor colaborar con la Universidad Nacional de Chimborazo en este análisis técnico-jurídico sobre la clonación vehicular.

Estudiante: Buenos días. Muchas gracias por recibimos. Somos Jason Yancha y Patterson Borja, estudiantes de la Carrera de Derecho de la UNACH. Realizamos esta investigación sobre la "Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad". Para iniciar:

Estudiante: ¿Con qué frecuencia se dan los casos de clonación vehicular en Riobamba?

Entrevistado 5: En la práctica jurídica y según las estadísticas que manejamos en la jurisdicción, la frecuencia es considerable. Se estima que en la ciudad de Riobamba se tramitan entre cinco y diez casos mensuales relacionados con este presunto delito. Esta cifra demuestra que la clonación no es un evento aislado, sino una problemática recurrente que afecta la seguridad del parque automotor en nuestra ciudad.

Estudiante: ¿Qué instituciones intervienen normalmente en estos procesos?

Entrevistado 5: El proceso requiere la intervención de múltiples entidades. De entrada, interviene la Fiscalía, que es donde se presenta la respectiva noticia criminis. Posteriormente, intervienen el Archivo Nacional de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), el Servicio Nacional de Aduana (SENAE) y el departamento de Criminalística de la Policía Judicial, encargado del reconocimiento de grabados. En ciertos casos, también se oficia a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) municipales, específicamente a sus departamentos de movilidad, donde se realizó la última matriculación.

Estudiante: ¿Cuál es el proceso que se desarrolla en los casos de vehículos clonados?

Entrevistado 5: El proceso es riguroso y empieza con la solicitud del requirente ante la Fiscalía, adjunta la documentación que acredite la propiedad, como la matrícula o contratos notariados. La Fiscalía debe oficiar a las instituciones antes mencionadas para que remitan información técnica sobre el vehículo. Con estos datos, se busca establecer la originalidad y autenticidad del bien, compara el estado físico del vehículo con los registros informáticos oficiales.

Estudiante: Desde su experiencia, ¿considera que el COIP ofrece herramientas suficientes para sancionar estos casos? ¿Por qué?

Entrevistado 5: Lamentablemente, el COIP no ofrece herramientas suficientes porque no contempla un tipo penal específico para la clonación de vehículos. Ante este vacío, los fiscales se ven obligados a adecuar la conducta a otros delitos como falsificación informática, manipulación de sistema informático o apropiación por medios electrónicos. Esta falta de especificidad dificulta una sanción proporcional y directa al acto técnico de clonar un bien mueble registrado.

Estudiante: ¿Qué dificultades existen en el desarrollo de los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 5: La dificultad más crítica es la falta de celeridad administrativa. La remisión de información por parte de entidades públicas, especialmente la ANT, es sumamente lenta, tarda de uno a tres meses, e incluso hasta siete meses en algunos casos. Si no existe una insistencia constante por parte del abogado o el requirente, los procesos se estancan, deja al propietario en un estado de indefensión prolongada.

Estudiante: ¿En qué medida las figuras penales vigentes en el COIP resultan suficientes para tutelar el derecho a la propiedad frente a la manipulación de las series de identificación vehicular?

Entrevistado 5: No son suficientes. Al no existir un articulado específico, la tutela del derecho de propiedad se vuelve ineficiente. El sistema actual obliga a forzar el tipo penal al hecho, lo que no siempre garantiza la eficacia que el usuario requiere para recuperar o proteger su patrimonio de manera inmediata. El propietario es el mayor perjudicado al no poder circular ni disponer de su vehículo, que a menudo es su herramienta de trabajo.

Estudiante: ¿Qué problemas observa en el proceso de verificación pericial de los números de identificación vehicular? Se observan problemas técnicos y de recursos.

Entrevistado 5: Existe una preocupante falta de insumos químicos para que los peritos realicen un revenido químico óptimo. Además, la tendencia actual de usar identificadores adhesivos en lugar de plaquillas metálicas hace que la numeración sea mucho más vulnerable a ser retirada o alterada sin dejar rastros fácilmente detectables, complica la verificación de originalidad.

Estudiante: ¿Cree necesaria la tipificación penal autónoma de la clonación vehicular? ¿Por qué?

Entrevistado 5: Sí, es absolutamente necesaria para frenar este tipo de delitos y otorgar agilidad al sistema judicial. Una tipificación autónoma permitiría ayudar de forma directa a la persona afectada, evita que el proceso se pierda en interpretaciones de otros delitos y garantiza una protección específica para el derecho de propiedad vehicular.

Estudiante: ¿Considera que se deben generar reformas legales para garantizar la protección efectiva del derecho de propiedad en los casos de clonación vehicular?

Entrevistado 5: Sin duda. El COIP actual posee normas generales contra los delitos a la propiedad, pero no una protección adecuada y técnica para los casos específicos de manipulación de series vehiculares. Se requiere una reforma que considere la naturaleza administrativa y penal de este fraude para garantizar una respuesta estatal efectiva.

Estudiante: ¿Qué medidas podrían mejorar la coordinación entre ANT, Fiscalía y Policía Judicial que garanticen la devolución inmediata del vehículo original a su legítimo propietario?

Entrevistado 5: Es imperativo mejorar la coordinación interinstitucional para reducir los tiempos de respuesta, que actualmente son extremos (30 a 45 días para informes simples). Se deben establecer mesas de trabajo permanentes y optimizar el uso de sistemas informáticos compartidos, como el sistema AXIS, asegura que los funcionarios custodien con mayor rigor sus claves de acceso para evitar manipulaciones ilegales en los registros de matriculación.

Fuente: Entrevistados

**Anexo 3.**

*Validación expertos. Cuestionario de entrevista*

MATRIZ DE VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR ESPECIALISTAS

Nombre de Especialista Validador: Dra. Rosita Campuzano

Especialidad: DERECHO PENAL Y CRIMINOLOGIA

Título de la investigación: Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad

Objetivo del instrumento (Que pretende medir): Analizar la percepción institucional sobre la ausencia de tipificación penal, las dificultades procesales y las afectaciones al propietario legítimo.

Preguntas	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Introducción a la respuesta (Sesgo)		Pertinencia		Calificación de las preguntas			Observaciones (Por favor indique si debe eliminarse o modificar algún ítem)
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Esencial	Util pero no esencial	No Importante	
1	/		/			/	/		/			
2	/		/			/	/		/			
3	/		/			/	/		/			
4	/		/			/	/		/			
5	/		/			/	/		/			
6	/		/			/	/		/			
7	/		/			/	/		/			
8	/		/			/	/		/			
9	/		/			/	/		/			
10	/		/			/	/		/			

Firma de Validador

Nombre: Dra Rosita Campuzano

Cédula: 0602523805

## MATRIZ DE VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR ESPECIALISTAS

Nombre de Especialista Validador: *Dr. Nelson Freire*Especialidad: *Derecho Penal y Criminología*

Título de la investigación: Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad

Objetivo del instrumento (Que pretende medir): Analizar la percepción institucional sobre la ausencia de tipificación penal, las dificultades procesales y las afectaciones al propietario legítimo.

Preguntas	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Introducción a la respuesta (Sesgo)		Pertinencia		Calificación de las preguntas			Observaciones (Por favor indique si debe eliminarse o modificar algún ítem)
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Esencial	Util pero no esencial	No Importante	
1	/		/			/	/		/			
2	/		/			/	/		/			
3	/		/			/	/		/			
4	/		/			/	/		/			
5	/		/			/	/		/			
6	/		/			/	/		/			
7	/		/			/	/		/			
8	/		/			/	/		/			
9	/		/			/	/		/			
10	/		/			/	/		/			

Firma de Validador

Nombre: *Dr. Nelson Freire*Cédula: *060246331*

## MATRIZ DE VALIDACION DE INSTRUMENTOS POR ESPECIALISTAS

Nombre de Especialista Validador: Hqs. Wendy Pilar Romero Noboa

Especialidad: Derecho Penal

Título de la investigación: Clonación y manipulación de señales de identificación vehicular y la afectación al derecho de propiedad

Objetivo del instrumento (Que pretende medir): Analizar la percepción institucional sobre la ausencia de tipificación penal, las dificultades procesales y las afectaciones al propietario legítimo.

Preguntas	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Introducción a la respuesta (Sesgo)		Pertinencia		Calificación de las preguntas			Observaciones (Por favor indique si debe eliminarse o modificar algún ítem)
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	Esencial	Util pero no esencial	No Importante	
1	/		/			/	/		/			
2	/		/			/	/		/			
3	/		/			/	/		/			
4	/		/			/	/		/			
5	/		/			/	/		/			
6	/		/			/	/		/			
7	/		/			/	/		/			
8	/		/			/	/		/			
9	/		/			/	/		/			
10	/		/			/	/		/			

Firma de Validador



Nombre: Wendy Pilar Romero Noboa

Cédula: 0604493589