



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

MEMORANDO No. PAN-FC-2012

118

PARA: **DR. ANDRÉS SEGOVIA S.**
Secretario General

DE: **FERNANDO CORDERO CUEVA**
Presidente

ASUNTO: Difundir proyecto

FECHA: 10 MAYO 2012

Señor Secretario, según lo dispuesto en el Art. 55 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, entrego el **“PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”** remitido mediante oficio No. AN-MEMC-2012-092, recibido el 10 de mayo de 2012, suscrito por la asambleísta María Molina; para que sea difundido a las/los asambleístas y a la ciudadanía, a través del portal Web; y, sea remitido al Consejo de Administración Legislativa (CAL), para el trámite correspondiente.

Atentamente,



FERNANDO CORDERO CUEVA
Presidente

 **ASAMBLEA NACIONAL**
SECRETARIA GENERAL
FECHA: 10/05/12 HORA: 18H37
FIRMA: 



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL



VBO4WCZWPJ

Trámite **103347**Codigo validación **VBO4WCZWPJ**

Tipo de documento MEMORANDO INTERNO

Fecha recepción 10-may-2012 12:35

Numeración documento an-memc-2012-092

Fecha oficio 10-may-2012

Remitente MOLINA MARIA

Razón social

Revise el estado de su trámite en:
<http://tramites.asambleanacional.gob.ec/ots/estadoTramite.jsf>

anexo 8 fojas

Oficio, AN-MEMC-2012-092
Quito, a 10 de mayo de 2012.

Arquitecto
Fernando Cordero Cueva
PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL
Su despacho.

De mi consideración:

De acuerdo a lo establecido en los artículos 134.1 de la Constitución de la República, y 54.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, remito adjunto el **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**, acompañado de las firmas de las y los asambleístas que apoyan a esta iniciativa legislativa.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 136 de la Constitución de la República, y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, el proyecto de ley se refiere a una sola materia, presenta la respectiva exposición de motivos, y en términos generales se adecua a los requisitos constitucional y legalmente exigidos, por lo que solicito a Usted, se digne dar el trámite correspondiente.

Aprovecho la oportunidad para reiterar a usted, Señor Presidente, mis sentimientos de consideración y estima.

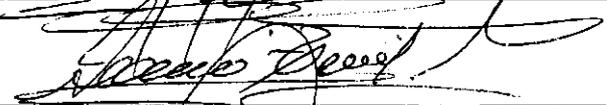
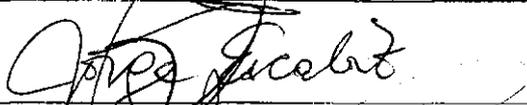
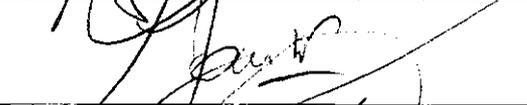
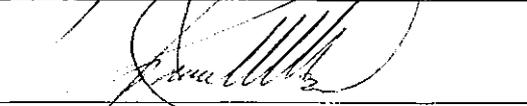
Atentamente,



Maria Molina Crespo
Dra. María Molina Crespo

ASAMBLEÍSTA POR LA PROVINCIA DEL CAÑAR
MIEMBRO DE LA COMISIÓN DE SOBERANÍA ALIMENTARIA

FIRMAS DE APOYO AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

NOMBRE	FIRMA
FERNANDO OSORIO	
Oliver Jiménez	
Magali Orellana	
Gerónimo Yautalena	
Lourdes Tiban	
Ramiro Tascón	
Jorge Escobar E.	
DIANA ADAMANT	
FRANCISCO ULLOA	

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, en el que se reconoce el derecho al trabajo contemplado en los artículos 33, 66 (2) y desarrollado en el artículo 325 de la Constitución de la República conforme se pasa a indicar:

“El Estado garantizará el derecho al trabajo. Se reconocen todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de autosustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores.”

Este derecho es uno de los componentes esenciales del régimen de desarrollo del Estado, conforme se desprende del contenido de los artículos 276, 284 (6) y 319 de la Carta Magna.

En el mismo contexto, la Carta de Montecristi garantiza la libertad de todas las personas desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental -artículo 66.15-.

Por otro lado, el artículo 394 de la Constitución de la República establece el deber del Estado de garantizar la libertad de transporte terrestre, entre otros, dentro del territorio nacional, sin privilegio de ninguna naturaleza. Así también señala el deber del Estado de regular dicho transporte.

El citado marco constitucional ha generado una serie de iniciativas públicas, tales como el mejoramiento de la infraestructura vial, y otras para favorecer los emprendimientos para la prestación del servicio de transporte, como una parte importante para el desarrollo por la generación de empleo y facilitar la movilidad de las y los habitantes del país.

Entre los citados emprendimientos, se puede constatar a los taxis ejecutivos y los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos.

II

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, expedida por la Asamblea Constituyente, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto de 2008, y reformada por la respectiva Ley Orgánica Reformatoria, publicada en Suplemento del Registro Oficial No. 415 de 29 de marzo de 2001, en el artículo 57 incluye dentro del servicio de transporte comercial a los denominados tricimotos.

En concordancia, la Disposición General Segunda desarrolla lo relativo al servicio de transporte que prestan los conductores de tricimotos en los siguientes términos:

“SEGUNDA.- De forma excepcional los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos podrán prestar servicio comercial en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinaran en el Reglamento de esta Ley.”

Al respecto, el artículo 50 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 604 de 3 de junio de 2009; en concordancia con la Disposición General Segunda de la Ley Orgánica

de Transporte Terrestre, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto de 2008, señala lo siguiente:

“Art. 50.- El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y bienes, se clasifica en:
(...)

c) Servicio alternativo-excepcional.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro en lugares donde sea segura y posible su prestación, sin afectar el transporte público o comercial. Los sectores urbano-marginales y rurales donde podrán operar esta clase de servicio serán definidos por las Comisiones Provinciales, en donde se preste el servicio, o el Municipio que haya asumido la competencia. El servicio de transporte alternativo-excepcional será regulado por la Comisión Provincial correspondiente, de conformidad con las políticas de la Comisión Nacional. (...)”

Por otro lado, no existen políticas que regulen el servicio de transporte alternativo-excepcional, para su funcionamiento en los sectores urbano-marginales y rurales donde puede operar esta clase de servicio.¹

Como se observa, existe una clara contradicción legal entre el artículo 57 y la Disposición General Segunda de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el artículo 50.c del Reglamento. Por un lado, el artículo 57 determina que las tricimotos son parte de la categoría del servicio de transporte comercial, y no se establece jerarquía alguna; mientras que, en la Disposición General Segunda de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y el artículo 50.c del Reglamento, se caracteriza a las tricimotos, mototaxis o triciclos como un servicio alternativo-excepcional, otorgándoles una valoración inferior a los demás servicios de transporte comercial, afirmando incluso que su ejercicio no puede afectar al mismo “transporte comercial”.

Es decir, que se está vulnerando el artículo 11.2 de la Constitución ya que existe un tratamiento discriminatorio de carácter colectivo en razón de la actividad económica a la que se dedican las personas que trabajan en el sector de las tricimotos, mototaxis o triciclos, que en la práctica tiene por objeto precautelar los privilegios de otros sectores del transporte terrestre, lo cual tiene como efecto menoscabar los derechos al trabajo y libertad de empresa, y en forma indirecta incluso el derecho a una vida digna, pues ésta depende de la labor que las personas puedan realizar para garantizar su supervivencia.

III

Lo anterior, sumado a la ausencia de medidas administrativas para regular el sector de las tricimotos, mototaxis o triciclos ha generado inconvenientes sociales entre las autoridades y las personas que prestan este servicio.

El efecto ha sido la vulneración de los derechos de las personas de este sector, quienes en respuesta han presentado constantes denuncias en las que afirman que agentes de tránsito, aprovechando los vacíos normativos de la ley, han abusado del ejercicio de su poder, incluso reteniendo las tricimotos, mototaxis o triciclos; denuncias que no han recibido respuesta oportuna ni en un plazo razonable.

Un ejemplo de ello, es el Telegrama Circular No. 2009-243-DNCTSV de fecha 13 de octubre del 2009, suscrito por el señor Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, mediante el

¹La autoridad nacional competente en materia de tránsito y transporte terrestre no ha emitido los actos administrativos concretos para regularizar la actividad de este importante sector, conforme se observa en el Oficio No. 0028-DACPTTTSVC, de fecha 3 de febrero de 2010 emitido por la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Cantón Cañar donde manifiesta: “1. De las normas legales antes anotadas, las y los ciudadanos que pretendan realizar éste tipo de transporte (a.3) Servicio alternativo – excepcional: tricimotos, triciclos motorizados deberán cumplir con las políticas emanadas de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial que hasta la fecha no las han dictado, hasta tanto las Agencias de Títulos Habilitantes, deberán abstenerse de proceder a la matriculación de éstos vehículos. (...)”. -subrayado me pertenece-.

cual se manda a “realizar operativos de control a los vehículos de transporte público informal, especialmente a las tricimotos y tricitaxis, (...) debiendo indicar a los mencionados medios de transporte que únicamente deben utilizar áreas no atendidas y circular por vías secundarias”, sin que ello tenga sustento legal.

IV

Además, debe indicarse que si bien los artículos 262 y 264 de la Constitución otorgan la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial a los gobiernos regionales autónomos en sus respectivas jurisdicciones, hasta el momento solamente tres gobiernos autónomos descentralizados han asumido dichas competencias -Quito, Cuenca y Guayaquil-, por lo que sigue siendo la Agencia Nacional de Tránsito, la entidad competente para regularizar la actividad de las tricimotos, mototaxis o triciclos.

En ese sentido, dicha autoridad administrativa no puede negarse a resolver las peticiones de los administrados en el contexto del sistema de tránsito, bajo el argumento de que no les corresponde dicha potestad, ya que por mandato expreso de la Ley vigente le corresponde a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ejercer tales competencias.

V

Es pertinente resaltar que nivel mundial se están implementando propuestas para fortalecer los servicios de transporte alternativo, pues éstos implican menos riesgos respecto a accidentes de tránsito, disminuyen la contaminación ambiental, y por otro lado favorecen el turismo -al respecto puede verse derecho comparado-.

En ese contexto, se ha indicado que el servicio de transporte terrestre prestado en tricimotos, mototaxis o triciclos, tiene un contenido social, pues beneficia a las y los usuarios al contar con un servicio más económico que el comercial y que permite su traslado puerta a puerta.

VI

Como bien lo señala el profesor Íñigo Ortiz de Urbina, “El primer paso del proceso racional de legislación debe ser mostrar que efectivamente es necesario aprobar una ley; el segundo, presupuesta la demostración de la necesidad de una nueva norma, mostrar que el proyecto que se les presenta a las cortes es una buena opción regulativa” (2009, p. 3)

En ese marco, la reforma que se propone viene jurídicamente exigida de acuerdo a los contenidos constitucionales, por dos motivos: por vulnerar el principio de igualdad y no discriminación, y por garantizar el derecho al trabajo y la libertad empresa y de transporte terrestre. Además, responde a la necesidad o conveniencia de operar sobre un problema social que afecta a un importante sector de la población ecuatoriana relacionada en forma directa e indirecta con el servicio de transporte de las tricimotos, mototaxis y triciclos.

Como se anotó en los párrafos anteriores, el derecho vigente es contradictorio y hasta discriminatorio por lo que afecta claros derechos fundamentales de las personas dedicadas al sector aquí analizado. Es obvio entonces, que se haya general un alto grado de conflictividad social, originado por el simbólico normativo enfrentando con la real exacerbación de la discrecionalidad de la administración pública; y, por otro lado, el malestar social debido a la falta de certeza e incertidumbre respecto al marco jurídico que les ampara.

De hecho, y como ya se anotó, la contradictoria y deficitaria regulación ha permitido que los órganos administrativos “técnicos” -la anterior Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y ahora Agencia Nacional de Tránsito-, impedan el ejercicio de los derechos

constitucionales de las personas dedicadas a este sector del transporte, al trabajo, libertad de circulación y desarrollo de actividades económicas en forma individual o colectiva.

En ese sentido, demostrada la necesidad de la reforma, resulta imprescindible que la Asamblea Nacional precautele los derechos fundamentales que se consagran en la Carta Magna, y por tanto, profundice los conceptos que se contemplan en la vigente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en concreto respecto a las personas, hombres y mujeres que pertenecen al gremio de los conductores de tricimotos, mototaxis o triciclos, en el siguiente sentido:

a. Reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para garantizar la prestación del servicio alternativo de tricimotos, mototaxis o triciclos, en igualdad de condiciones que las otras clases de servicios de transporte, protegiendo además el derecho al trabajo de quienes lo prestan, y garantizando la libertad de transporte terrestre.

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

IMPACTO SOBRE EL IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

El proyecto de ley que se acompaña atiende a una regla de eficacia, basada en la universalidad de resultados, es decir, que beneficia por igual a mujeres y hombres.² En ese marco, la presente iniciativa se enmarca en la vigente Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, respecto de la cual los Gobiernos Autónomos Descentralizados o la autoridad nacional competente en materia de transporte deberán garantizar acciones positivas que eliminen posibles desviaciones que las diferencias sociales entre hombres y mujeres pueden producir, desde un enfoque de derechos, componentes de atención diferenciada que ofrecen mayor servicio y protección a las mujeres, con particular interés en las mujeres cabezas de familia.

2 Véase en internet: Instituto de la Mujer -Ministerio del Trabajo y Asuntos Sociales-, Guía de aplicación práctica para la elaboración de informes de impacto de género de las disposiciones normativas que elabore el gobierno de acuerdo a la Ley 30/2003, Instituto de la Mujer, Madrid, 2005. p.10 En: <http://www.mujeresenred.net/IMG/pdf/guiaimpacto.pdf>

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

LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

- Que, el artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador, garantiza la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. Además, determina la priorización de la promoción del transporte público y la adopción de una política de tarifas diferenciadas; y determina el deber del Estado de regular el transporte y las actividades aeroportuarias y portuarias;
- Que, el artículo 325 de la Carta de Montecristi señala el deber del Estado de garantizar el derecho al trabajo, reconociendo todas las modalidades de trabajo, en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de autosustento y cuidado humano; y, como actores sociales, productivos, a todas las y los trabajadores;
- Que, los artículos 262 y 264 de la Constitución otorgan la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial a los gobiernos autónomos descentralizados en sus respectivas jurisdicciones;
- Que, según la Disposición Transitoria Décimoctava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial indica que hasta que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias en la materia, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá tales competencias;
- Que, el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reconoce a las tricimotos como servicio de transporte comercial, y nada dice respecto a las mototaxis o triciclos.
- Que, el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial reconoce a las tricimotos como servicio de transporte comercial, sin embargo su Disposición General Segunda establece la excepcionalidad de los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos para prestar servicio comercial sin afectar el transporte público o comercial, generando una clara contradicción legal y trato discriminatorio negativo, al establecer una diferenciación de una misma clase de servicio de transporte sin justificación alguna;
- Que, el artículo 50 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, refuerza la excepcionalidad del servicio de transporte de los denominados tricimotos, mototaxis o triciclos, y por tanto trato discriminatorio, en contradicción con el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, por otro lado, manda a que la regulación del servicio alternativo-excepcional sea regulado por la Comisión Provincial correspondiente, de conformidad con políticas de la Comisión Nacional, políticas que hasta la fecha son inexistentes;

En ejercicio de la atribución conferida por la Constitución de la República, expide la siguiente:

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

Artículo 1. Sustitúyase la letra “c)” por la letra “d)” y la letra “d)” por la letra “e”;

y, agréguese una letra en el artículo 51, a continuación de la letra b) conforme se pasa a indicar:

“c) Alternativo;”

Artículo 2. Agréguese el siguiente artículo a continuación del artículo 57:

“Artículo 57.1. Servicio Alternativo. El servicio de transporte alternativo es el que se presta en tricimotos, mototaxis o triciclos, es decir, aquellos vehículos automotores o de tracción humana, de tres ruedas con capacidad de hasta cuatro plazas, incluyendo la del conductor, a las cuales se les prohíbe circular en vías primarias. Este tipo de vehículo, solamente podrá cruzar dichas vías para continuar el recorrido para el cual fue contratada.

Las personas podrán prestar este servicio, previa autorización del respectivo Gobierno Seccional Autónomo Descentralizado, de acuerdo a los criterios establecidos en el Reglamento de esta Ley.

Se prohíbe toda forma de confiscación de las tricimotos, mototaxis o triciclos no prevista por la Constitución o la ley”

Artículo 3. Agréguese al final de las Disposiciones Transitorias, la siguiente:

“VIGÉSIMOSEXTA. Regularización del Servicio Alternativo. Las personas que se hubieren organizado para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en tricimotos, mototaxis o triciclos, y que hubieren prestado dicho servicio por al menos un año consecutivo antes de la entrada en vigencia de la presente Ley reformativa, tendrán 180 días para presentar su solicitud de autorización ante la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, hasta que los Gobiernos Autónomos Descentralizados asuman las competencias en la materia, o ante dichos gobiernos en caso de que ya hubieren asumido la competencia en materia de transporte.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o el respectivo Gobierno Seccional Autónomo que haya asumido la competencia en la materia, deberán tramitar dichas peticiones en un tiempo máximo de dos meses a partir de la solicitud, en

cumplimiento de las garantías del debido proceso; y, previo estudio legal y técnico de acuerdo al reglamento a la presente ley, emitir los permisos de operación correspondientes.”

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA. Se deroga la Disposición General Segunda y toda disposición que se oponga a la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.. La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado y suscrito en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los del mes de de dos mil doce.