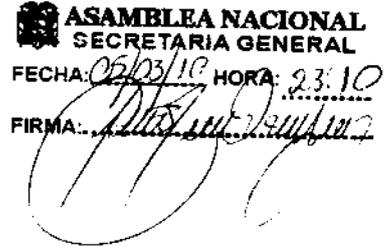




REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

OFICIO No 115-CDEPM-SR--2010

Quito, 5 de marzo de 2010



Señor Arquitecto
Fernando Cordero Cueva
PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL
Presente

Señor Presidente:

En sesión de la Comisión del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, realizada el día de hoy viernes 5 de marzo de 2010, aprobó el Informe para Primer Debate del Proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y seguridad Vial.

Por lo expuesto y en cumplimiento de lo que manda la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de la Función Legislativa, adjunto al presente remito a usted y por su digno intermedio al Pleno de la Asamblea Nacional el referido Informe para primer debate del "PROYECTO REFORMATARIO A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL"

Adicionalmente, me permito informarle que el señor Asambleísta Enrique Herrería Bonnet, ha presentado un informe respecto del referido proyecto de Ley, el cual adjunto para que sea distribuido entre los señores asambleístas, durante la sesión del pleno en la cual se tratará el referido proyecto de Ley.

Con sentimiento de consideración y estima.

Atentamente,

Lcda. SARUKA RODRÍGUEZ F.
Presidenta de la Comisión del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DEL DESARROLLO ECONÓMICO,
PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA

QUITO, 5 DE MARZO DE 2010

INFORME DE COMISIÓN PARA PRIMER DEBATE

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

OBJETO:

El presente Informe tiene por objeto poner en conocimiento del Pleno de la Asamblea Nacional, el proyecto de Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, remitido a la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa.

ANTECEDENTES:

1. Mediante memorando No. SAN-2009-715 de fecha 15 de diciembre de 2009, suscrito por el doctor Francisco Vergara, Secretario General de la Asamblea Nacional, se remite a la presidencia de la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, la resolución del Consejo de Administración Legislativa, mediante la cual resuelve calificar los Proyectos de Ley relacionados con reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que se inicie el trámite correspondiente, con la correspondiente resolución:
- 2.- Calificados por el CAL los siguientes Proyectos de Ley relacionados con las reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, presentados por los señores asambleístas Luis Almeida, Andrés Páez, Gido Vargas, Fernando Vélez, Edwin Vaca, Richard Guillén, y el Presidente de la República.
- 3.- El proyecto de Ley referido en el numeral 1 de los antecedentes de la resolución, define como prioritario para el país y por lo tanto el CAL remite a la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa para tratar el proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 4.- El pleno de la comisión especializada en sesiones ordinarias y extraordinarias ha venido socializando y debatiendo el contenido y las propuestas de reforma que han servido de base para la presentación del informe para el primer debate.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

5.- Para la elaboración del informe se ha receptado observaciones de los siguientes Asambleístas y Organizaciones Sociales e Institucionales: Lourdes Tiban, Maria Soledad Vela, Fernando Velez, Saruka Rodriguez, Comandante General de la Policia Nacional, Corporación Gestión Ecuador, Taxi Solidario, Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, Mauro Andino, Dirección Nacional de Control de Transito y Seguridad Vial, Aneta, Carlos Velasco, Corpo Soat, Unión Nacional de Taxis Ejecutivos Comerciales, Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial.

SOCIALIZACIÓN:

Como proceso de socialización se realizaron además Foros ciudadanos, en la Ciudad de Tulcán con fecha 8 de febrero de 2010 y en la ciudad de Ambato el 19 febrero de 2010; así como a través de comisiones generales, a: UNATEC; FEDERACION NACIONAL DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE EN TAXIS DEL ECUADOR; ANETA; DIRECCION NACIONAL DE TRANSITO , CNTTTSV, FEDERACION DE CHOFERES PROFESIONALES DEL ECUADOR, POLICIA NACIONAL.

COMPETENCIA DE LA COMISIÓN.

En relación con lo que manda la Constitución de la República del Ecuador, se verifica lo siguiente:

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto. La soberanía energética no se alcanzará en detrimento de la soberanía alimentaria, ni afectará el derecho al agua.

Se prohíbe el desarrollo, producción, tenencia, comercialización, Importación, transporte, almacenamiento y uso de armas químicas, Biológicas y nucleares, de contaminantes orgánicos persistentes altamente tóxicos, agroquímicos internacionalmente prohibidos, y las tecnologías y agentes biológicos experimentales nocivos y organismos genéticamente modificados perjudiciales para la salud humana o que atenten contra la soberanía alimentaria o los ecosistemas, así como la introducción de residuos nucleares y desechos tóxicos al territorio nacional.

Art. 37.- El Estado garantizará a las personas adultas mayores los siguientes derechos:

4. Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos.

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

3. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

4. Planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito regional.

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 337.- El Estado promoverá el desarrollo de infraestructura para el acopio, transformación, transporte y comercialización de productos para la satisfacción de las necesidades básicas internas, así como para asegurar la participación de la economía ecuatoriana en el contexto regional y mundial a partir de una visión estratégica.

Art. 340.- El sistema nacional de inclusión y equidad social es el conjunto articulado y coordinado de sistemas, instituciones, políticas, normas, programas y servicios que aseguran el ejercicio, garantía y exigibilidad de los derechos reconocidos en la Constitución y el cumplimiento de los objetivos del régimen de desarrollo.

El sistema se articulará al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; se guiará por los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación; y funcionará bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación.

El sistema se compone de los ámbitos de la educación, salud, seguridad social, gestión de riesgos, cultura física y deporte, hábitat y vivienda, cultura, comunicación e información, disfrute del tiempo libre, ciencia y tecnología, población, seguridad humana y transporte.

Art. 394.- El Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias.

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes.

Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se **incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el**

establecimiento de ciclo vías.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Otros relacionados

Art. 165.- Durante el estado de excepción la Presidenta o Presidente de la República únicamente podrá suspender o limitar el ejercicio del derecho a la inviolabilidad de domicilio, inviolabilidad de correspondencia, libertad de tránsito, libertad de asociación y reunión, y libertad de información, en los términos que señala la Constitución.

ANÁLISIS:

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente fue reformada en el proceso constituyente, previo a la aprobación de la Nueva Constitución, en el año 2.008. Reconociendo que se incorporaron importantes avances, entre ellos instituir el sistema de puntos a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, no ha logrado ser implementado por varias causas, por lo que la presente reforma pretende contribuir en parte a mejorar y viabilizar su aplicación.

La Comisión ha considerado que entre los varios factores que han imposibilitado la aplicación adecuada de la Ley son las falencias en la administración de Justicia como es el hecho de que hasta el momento no se cuente con los juzgados de contravenciones y normas de aplicabilidad directa.

Otra dificultad ha sido la falta de una norma que contemple un procedimiento específico para la aplicación de la norma, con respecto a las sanciones frente al incumplimiento de la ley, lo que ha dado lugar a la discrecionalidad por parte de los jueces de tránsito.

La comisión considera que se debe determinar con precisión las competencias que tiene cada una de las Instituciones actoras en la Ley de Transito como son: los Municipios, la Dirección Nacional de Transito, Policía Nacional, Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Comisión de Transito del Guayas, Cuerpo de vigilantes CTG, y la responsabilidad de la Sociedad Civil.

La problemática de tránsito y transporte en las zonas de frontera subsiste por la inaplicabilidad del sistema de puntos a las licencias de conducción, cuando cometen contravenciones conductores extranjeros y no se cumple la ley y Convenios Internacionales produciendo una anarquía e inequidad.

Las funciones y atribuciones otorgadas al organismo regulador del Transporte Terrestre y Tránsito (Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), no se encuentran definidas a través de un Manual de Procedimiento Administrativo actualizado, dando lugar a la discrecionalidad en la toma de decisiones, generando conflictos en los

usuarios como es el caso de: otorgamiento de rutas y frecuencias, informes de factibilidad,



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

incremento de cupos, autorizaciones de escuelas de conducción, concesión de permisos de operación, regularización del servicio de taxis, etc. a lo que se suma un inadecuado manejo del archivo y registro de datos públicos de todas las organizaciones reguladas por la Comisión Nacional Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por otro lado la norma vigente no ha logrado definir con claridad las competencias institucionales corresponsables en el control de tránsito, lo que ha generado una injusta, e inequitativa asignación de recursos, que ha llevado al incumplimiento de resoluciones del directorio de la CNTTTSV, afectando en última instancia el servicio a la ciudadanía.

Organismos creados por la Ley como los Consejos Consultivos que garantizan la participación de todos los actores sociales, no han tenido el funcionamiento permanente y adecuado como lo determina la norma.

Aspectos como la definición de las clases de servicio de transporte terrestre, de carácter público en las que se incorporen las nuevas modalidades de servicio que en la actualidad vienen funcionando sin estar contempladas en la ley, así como no se ha definido el tipo de vehículo que brindara el servicio.

Las nuevas competencias otorgadas a los gobiernos autónomos descentralizados, exige una nueva institucionalidad y definición de atribuciones y competencias, como una nueva integración del organismo regulador del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

La coordinación inter-institucional para la asignación de frecuencias de radio utilizadas para el servicio de transporte exige redefinir procedimientos que garanticen el uso legal y adecuado por parte de los operadores de transporte terrestre.

La Comisión trabajó en varios temas: Redefinir contravenciones, reasignación de puntos para las licencias de conducción y un nuevo sistema de recuperación de los mismos, propone la ampliación del tiempo de vigencia de las licencias de conducir, la forma de optar para las diferentes categorías de licencia de conducción, a través de una formación adecuada, la incorporación de Institutos de Educación Superior legalmente autorizados para la capacitación y recuperación de puntos, mecanismos de responsabilidad para la protección de derechos de las personas con discapacidades, adultos mayores, niñas, niños, adolescentes y grupos vulnerables.

Se incorporo a la ley la definición de los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre de los conductores.

La determinación expresa de la indemnización en los casos de delitos que hayan provocado incapacidad definitiva o muerte.

Consideramos la necesidad de un mayor análisis de temas como el SOAT; competencias



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

territoriales; la institucionalidad de los diferentes actores que participan en la planificación, regulación y control del tránsito a nivel nacional, local, recursos, y sanciones, a mas de otros temas que se presentaron durante el debate que deben ser tomados en cuenta a fin de que el país cuente con una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que garantice los derechos humanos, contemplados en la Constitución de la República, que busca que el ejercicio de derechos se efectivice.

Finalmente consideramos que las circunstancias del proceso de aprobación de leyes relacionadas a las competencias de Transporte Terrestre y Tránsito determinaron dejar pendientes temas cruciales que sin lugar a dudas merecerán la inclusión en el segundo debate.

Acudimos a los aportes de las y los Asambleístas que en el primer debate contribuirán a reformar la presente Ley y dar respuesta a los acuciantes problemas antes mencionados que beneficien a las ciudadanas y ciudadanos.

Atentamente,

Lcda. Saruka Rodriguez Felix
PRESIDENTA

Dr. Stalin Gaibor, Secretario Relator de la Comisión del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, CERTIFICA: que el presente Informe para primer debate del Proyecto Reformatorio a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial fue aprobado en sesión de la Comisión Especializada del Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, del viernes 5 de marzo de 2010. Se adjunta al presente el registro de votación de los señores asambleístas miembros de la Comisión.

Quito 5 de marzo de 2010

Dr. Stalin Gaibor P.
SECRETARIO RELATOR



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO, PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA

**VOTACIÓN DEL INFORME PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE REFORMA
A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.**

SESIÓN No. 019 DE 5 DE MARZO DE 2010.

Asambleísta	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN	EN BLANCO	FIRMA
Betty Carrillo	X				
Rafael Davila E					
Francisco Hago	X				
Enrique Herrería					
Magali Orellana	X				
Cesar Rodriguez					
Saruka Rodriguez	X				
Silvia Salgado	X				
Francisco Ulloa		X			
Fernando Velez	X				
Carlos Zambrano	X				



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

INFORME PRIMER DEBATE

En el Art. 1) La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización, y el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con el fin de proteger a las personas y bienes que se transportan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en principios generales: el derecho a la vida, al libre tránsito y la movilidad, la formalización del sector, lucha contra la corrupción, mejorar la calidad de vida del ciudadano, preservación del ambiente, desconcentración y descentralización. En cuanto al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se fundamenta en: la equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, atención al colectivo de personas vulnerables, recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables.

Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad, calidad y con tarifas socialmente justas.

Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Educación.

Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales.

Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

USO

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Art. 8.- En caso de que se declare estado de excepción o se decrete el establecimiento de zonas de seguridad, los organismos y autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por disposición del Presidente de la República, podrán restringir o cerrar temporalmente la circulación en las vías públicas que sean necesarias.

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Art. 10.- Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior y extranjeros que condujeran vehículos, dentro del territorio nacional podrán conducir con licencias emitidas en su país de residencia. El Estado reconoce la validez de los documentos, distintivos, licencias de conducción emitidas en sus países, permisos internacionales de conducción, identificación vehicular y pases de aduana, expedidos de conformidad con las normas y requisitos previstos en los instrumentos internacionales vigentes. Los ciudadanos ecuatorianos residentes en el exterior y extranjeros que tuvieran licencias vigentes de conducir no profesionales similares al tipo B, emitidas en sus países podrán conducir en el territorio nacional durante el tiempo en el que dure la visa de turista. En el caso de ciudadanos extranjeros que cambiaren su calidad migratoria, deberán canjear las licencias de conducir emitidas en el extranjero, cumpliendo los requisitos establecidos en el Art. 94 de esta Ley".

Art. 11.- El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial.

Art. 13.- Son organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del sector
- b) La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus organismos desconcentrados; y
- c) La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus organismos desconcentrados.

Art. 14.- El Presidente de la República, de conformidad con sus atribuciones definirá el Ministerio que se encargue de la rectoría del sector del Transporte Terrestre y Tránsito; y, del mismo modo, establecerá sus funciones, atribuciones y competencias.

Art. 15.- El Ministro del sector será el responsable de dictar las políticas en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; expedir los planes nacionales de desarrollo en la materia y supervisar su cumplimiento.

Art. 16.- La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios.

Art. 17.- La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial está regida por un Directorio. Sesionará obligatoriamente una vez al mes en forma ordinaria y extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría de votos. El Presidente tendrá voto dirimente.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 18.- El Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por: a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, quien lo presidirá;

b) Un representante designado por el Presidente de la República;
c) Un representante por los Consejos Provinciales del Ecuador;
d) Un representante por las Municipalidades del Ecuador; y,
e) El Comandante General de la Policía Nacional, o su delegado, que será el Director Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial. A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz pero sin voto.

Art. 19.- Queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio tomar parte, interferir o influenciar, de cualquier manera en la administración de la Comisión Nacional.

Art. 20.- Las funciones y atribuciones del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son las siguientes:

1.-Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales suscritos por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, la presente Ley, sus reglamentos, y las políticas emanadas del Ministerio del sector, precautelando el interés colectivo, de conformidad con los principios y objetivos establecidos en esta Ley.

2. Regular y controlar las actividades del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

3. Elaborar y poner en consideración del Ministro del sector, el plan o planes nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y supervisar su cumplimiento

4. Nombrar, remover y supervisar la gestión del Director Ejecutivo.

5. Aprobar las normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento General.

6. Aprobar el plan operativo anual de la Comisión Nacional presentado por el Director Ejecutivo

7. Aprobar las normas de regulación y control de los corredores viales de transporte terrestre y tránsito

8. Fijar los valores de los derechos de los títulos habilitantes y demás documentos valorados.

9. Aprobar la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes clases de servicio, según las condiciones del mercado.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

10. Aprobar las normas de homologación, regulación y control de los sistemas y medios de transporte terrestre y tránsito. 11. Conocer y resolver en segunda y definitiva instancia las resoluciones emitidas por el Director Ejecutivo, por los directorios de las Comisiones Provinciales, que sean impugnadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento a esta Ley.

12. Autorizar la fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de Transporte Terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial, de acuerdo con las condiciones del mercado.

13. Otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas, siempre que cumplan los requisitos previstos en la Constitución y la presente Ley.

14. Aprobar el presupuesto anual de la Comisión Nacional y demás organismos dependientes.

15. Conocer y aprobar el informe de gestión y labores del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, así como sus estados financieros auditados.

16. Expedir los reglamentos necesarios para el cumplimiento de sus fines y objetivos.

17. Autorizar al Director Ejecutivo la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

18. Autorizar al Director Ejecutivo la suscripción de acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada.

19. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación, los bienes inmuebles indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

20. Autorizar y regular el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales de conformidad con el respectivo reglamento.

21. Autorizar y regular el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular en el país.

22. En general, realizar todo acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de los objetivos y fines de esta Ley;

23. Las demás previstas en las leyes y reglamentos.

24. Supervisar a las operadoras de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial.

25. Las demás previstas en las leyes y reglamentos

Art. 21.- El Directorio emitirá sus pronunciamientos mediante resoluciones motivadas, las mismas que serán publicadas en el Registro Oficial.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 22.- Son funciones y atribuciones del Presidente del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, Convenios Internacionales, la presente Ley, los reglamentos, las disposiciones del Ministerio del sector; y del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- b) Representar al Estado ante los organismos internacionales relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;
- c) Definir el orden del día, convocar y presidir las sesiones del Directorio
- d) Suscribir con el Secretario del Directorio, las actas de las sesiones y las resoluciones adoptadas; y,
- e) Las demás que le correspondan conforme a la Ley, los reglamentos y las que le delegue el Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 23.- El Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es un organismo de consulta del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyas recomendaciones no tendrán carácter vinculante. Se reunirá ordinariamente una vez al mes y extraordinariamente por convocatoria de su Presidente. Su funcionamiento será definido en el Reglamento a esta Ley.

Art. 24.- El Ministro del sector podrá convocar al Consejo Consultivo cuando lo requiera.

Art. 25.- El Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado de la siguiente manera:

- a) El Ministro del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o su delegado, quien lo presidirá
- b) Un delegado del Ministro de Educación
- c) Un delegado del Ministro de Salud
- d) Un delegado por las Federaciones Nacionales de Transportes;
- e) Un delegado por la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador;
- f) Un delegado de las escuelas de conducción profesionales y un delegado por las escuelas de conducción no profesionales;
- g) Un delegado de los Institutos técnicos de Educación Superior
- h) Un delegado de las organizaciones de veeduría ciudadana relacionadas con el transporte terrestre y tránsito.

Art. 26.- A nivel provincial funcionará un Consejo Consultivo de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que estará integrado de la siguiente manera:

- a) El delegado Provincial del Ministro del sector del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

contratos de operación de servicios de transporte y someterlos a conocimiento y aprobación del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;7. Realizar estudios de costos de los derechos que deben pagar los operadores por la emisión del correspondiente título habilitante y ponerlos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su aprobación;8. Preparar las normas de homologación, regulación y control de equipos y sistemas de transporte y tránsito terrestres, que serán puestas a consideración del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su aprobación;9. Suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestres, tránsito y seguridad de conformidad con los términos, condiciones y plazos establecidos, en el ámbito de su competencia;10. Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial, previo el trámite correspondiente y observando los principios del debido proceso y el derecho a la defensa;11. Controlar que el mercado del transporte terrestre se desarrolle adecuadamente, precautelando el interés general, para lo cual podrá proponer al Directorio se pronuncie sobre la escisión o fusión de empresas;12. Presentar para aprobación del Directorio, el plan de trabajo y la pro forma presupuestaria de la Comisión Nacional;13. Presentar para aprobación del Directorio, el informe anual de labores de la Comisión Nacional, así como sus estados financieros auditados;14. Nombrar y remover al personal de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme a la Ley;15. Determinar y asignar los deberes y atribuciones que deberán cumplir los Directores de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante las disposiciones que expida para tal efecto;16. Elaborar los reglamentos internos necesarios para el cumplimiento de sus funciones y someterlos a aprobación del Directorio;17. Disponer el cierre de vías o tramos de ellas, con carácter excepcional, por razones de seguridad o fluidez del tránsito, en la forma que se determine reglamentariamente;18. Promover y mantener campañas masivas de educación, concienciación, prevención y capacitación en temas relacionados con la movilidad, tránsito, seguridad vial y medio ambiente y, editar y supervisar las publicaciones oficiales relacionadas con el sector;19. Auspiciar programas, proyectos, actividades y publicaciones objeto de su competencia;20. Recaudar, administrar y controlar los recursos económicos y patrimoniales de la Institución;21. Estructurar y supervisar las dependencias administrativas de la Comisión Nacional necesarias para su funcionamiento, tanto nacional como provincial;22. Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno;23. Disponer la creación y supervisión de los registros nacionales sobre transporte terrestre, tránsito y

[Handwritten signatures and initials]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

- b) Un delegado del Ministerio de Educación.
- c) Un delegado del Ministerio de Salud;
- d) Un delegado por la Unión Provincial de Transporte Terrestre;
- e) Un delegado del Sindicato Provincial de Choferes Profesionales;
- f) Un delegado de las escuelas de conducción no profesionales;
- g) Un delegado de los Institutos técnicos de Educación Superior y;
- h) Un representante de las organizaciones de veeduría ciudadana relacionadas con el transporte y tránsito terrestre.

Art. 27.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial actuará como Secretario del Consejo Consultivo Nacional. En aquellos temas en que por su especificidad se requiera la participación de otra institución pública o privada, el Presidente del Consejo Consultivo podrá convocarlas. En los Consejos Consultivos Provinciales, actuará como Secretario el Director Provincial de la respectiva Comisión Provincial.

Art.28.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará administrada por el Director Ejecutivo de libre nombramiento, y remoción quien deberá ser ecuatoriano y reunir requisitos de idoneidad, conocimiento y experiencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Sera designado por el Directorio de una terna presentada por su Presidente.

Art. 29.- Son funciones y atribuciones del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial las siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la presente Ley, sus reglamentos y los convenios internacionales legalmente suscritos por el Ecuador en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, precautelando el interés general; así como las resoluciones del Directorio;
2. Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la Comisión Nacional;
3. Nombrar a los directores de cada una de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de una terna presentada por el Directorio de dichas comisiones, y removerlos de su cargo;
4. Elaborar las regulaciones y normas técnicas para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento y, someterlos a la aprobación del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
5. Realizar los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes clases de servicio, según los análisis técnicos de los costos de operación , que serán puestos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su aprobación;
6. Elaborar los reglamentos necesarios para otorgar los



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

seguridad vial;24. Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas en coordinación con la federación nacional deportiva respectiva ; 25. Emitir informe de factibilidad previo y obligatorio para la constitución jurídica de toda compañía o cooperativa de transporte terrestre, según los parámetros que se establezcan en el Reglamento;26. Las demás que le determinen la Ley y su Reglamento, el Ministerio del sector y el Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 30.- Recursos de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Sin perjuicio de lo dispuesto en otras leyes, constituyen recursos y patrimonio de la Comisión Nacional los siguientes a) Todos los bienes, muebles, inmuebles y valores de su propiedad y de las entidades dependientes, con excepción de los que actualmente son de propiedad de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas) Los provenientes de los derechos por el otorgamiento de títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte, tránsito y seguridad vial) Las recaudaciones provenientes de la emisión de licencias, permisos, matrículas, títulos de propiedad, placas, especies, regalías y utilidades de empresas de economía mixta que la Comisión Nacional constituya y demás valores relacionados con el tránsito y el transporte terrestre;d) Los provenientes de la aplicación de sanciones a los operadores de transporte terrestre y prestadores de servicios de tránsito y seguridad vial;e) Las recaudaciones por concepto de multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito;f) Los recursos provenientes de los servicios que preste directamente, a través de terceros o mediante asociación, de las actividades de supervisión y otros provenientes de la autogestión;g) Las herencias, legados, donaciones o transferencias, que deberán aceptarse con beneficio de inventario;h) Los recursos provenientes de empréstitos internos o externos, destinados a la inversión en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;i) Recursos provenientes de cooperación nacional e internacional;j) Los demás fondos, bienes o recursos que le puedan ser asignados en virtud de las leyes y reglamentos aplicables; y,k) Los intereses, beneficios y rendimientos resultantes de la gestión de sus propios fondos.

Art. 31.- Las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son órganos desconcentrados de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con jurisdicción en sus respectivas provincias, y administrados por un Director Provincial, el mismo que será de libre nombramiento y remoción, conocimientos y experiencia en la materia ; y, reconocida probidad.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 32.- Las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se regirán por un Directorio que sesionará ordinariamente una vez al mes y extraordinariamente cuando lo convoque su Presidente o a solicitud de tres de sus miembros. Sus resoluciones se adoptarán por mayoría de votos, con sujeción a las políticas dictadas por el Ministro del sector y las regulaciones emanadas de la Comisión Nacional. El Presidente tendrá voto dirimente.

Art. 33.- El Directorio de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estará integrado por:

- a) Un delegado provincial del Ministerio del sector, quien lo presidirá;
- b) El Gobernador de la provincia, o su delegado;
- c) El Prefecto Provincial, o su delegado, que será Consejero ;
- d) EL Alcalde de la Capital Provincial o su delegado que será Concejal
- e) El Jefe Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial; a excepción en la provincia del Guayas que lo integrará el Comandante del Regimiento Guayas número 2. A las sesiones del Directorio de la Comisión Provincial asistirá el Director Provincial, quien actuará en calidad de Secretario, con voz pero sin voto.

Art. 34.- Queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio de la Comisión Provincial tomar parte, interferir o influenciar de cualquier manera en la administración de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 35.- Proponer al Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, la terna para la designación del Director Provincial;

Art. 36.- Son atribuciones del Director Provincial, a más de las determinadas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, las siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir las leyes, los reglamentos, las regulaciones emanadas de la Comisión Nacional y las resoluciones del Directorio;
- b) Ejercer, por delegación del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, la representación legal en su jurisdicción;
- c) Designar y remover a los funcionarios y empleados de la entidad, conforme al presupuesto aprobado y de acuerdo a la Ley;
- d) Asistir a las sesiones del Directorio con voz pero sin voto;
- e) Preparar el Plan Operativo Anual de la Comisión Provincial y someterlo a la aprobación del Directorio;
- f) Ejecutar las acciones de planificación y control de la gestión administrativa, operativa y financiera de la Comisión Provincial, de conformidad con la Ley, Reglamento, regulaciones emanadas de la Comisión Nacional; y, resoluciones del Directorio;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

- g) Preparar el Presupuesto Anual de la entidad, para conocimiento del Directorio Provincial y del Director Ejecutivo, y posterior aprobación del Directorio de la Comisión Nacional, conforme a la Ley;
- h) Emitir licencias de conducir para conductores profesionales, y no profesionales, incluidos la de operadores de maquinaria agrícola y de equipo caminero que hayan aprobado debidamente los cursos de formación y capacitación; igualmente, matrículas de vehículos, permisos de conducir, permisos de circulación y más documentos de tránsito previstos en la Ley y el Reglamento; y, permisos de aprendizaje de conducción a las personas matriculadas en una escuela de formación y capacitación de conductores aprobadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con las regulaciones que sobre la materia expida la CNTTTSV ;
- i) Administrar, controlar y fiscalizar los recursos y bienes de la Comisión Provincial, con sujeción a la Ley, reglamento, regulaciones de la Comisión Nacional y resoluciones del Directorio;
- j) Disponer la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la contratación de servicios, en el ámbito de la cuantía que le sea permitido de conformidad con la ley ;
- k) Las demás que determine la Ley y su Reglamento.

Art. 37.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es un grupo especializado de la Policía Nacional, encargado del control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, depende orgánica y administrativamente del Ministerio de Gobierno; y operativamente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 38.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial contará con las unidades operativas, administrativas, asesoras necesarias para el desempeño de su función.

Art. 39.- Son deberes y atribuciones de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, a más de los establecidos por la Comisión Nacional, los siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir esta Ley, sus reglamentos y las resoluciones emanadas de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- b) Ejecutar las regulaciones de la Comisión Nacional; de conformidad con lo establecido en el Reglamento a esta Ley;
- c) Planificar y ejecutar las actividades de control del tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su competencia, con sujeción a las regulaciones de la Comisión Nacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 40.- El Director Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial será nombrado de conformidad con las leyes de la Policía Nacional y se contarán entre sus funciones y atribuciones, las siguientes:

- a) Ejercer autoridad administrativa sobre el personal operativo y administrativo de la Institución;
- b) Resolver los asuntos administrativos y de organización interna de la entidad, excepto cuando aquellos estén expresamente encargados a otro órgano;
- c) Elaborar la pro forma presupuestaria anual y el plan de actividades, y someterlos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional para su aprobación;
- d) Ejecutar y liquidar anualmente el ejercicio económico;
- e) Organizar, supervisar y controlar el funcionamiento de sus respectivas dependencias, para el cumplimiento de sus funciones y la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito del país; y,
- f) Disponer la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la prestación de servicios, en el ámbito de la cuantía que le sea permitida de conformidad con la Ley.

Art. 41.- La Comisión Nacional y sus órganos desconcentrados, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y la Comisión de Tránsito del Guayas, están obligados a compartir la información de la que dispongan dentro del ámbito de su competencia.

Art. 42.- Las jefaturas provinciales y Subjefaturas de control de tránsito y seguridad vial, son organismos de ejecución del control y vigilancia del tránsito y seguridad vial, dentro de sus límites jurisdiccionales, con sujeción a las resoluciones de la Comisión Nacional y a la planificación establecida por la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 43.- Los miembros de la Policía Nacional o de la Comisión de Tránsito del Guayas que exijan o reciban retribución económica o en especie, para obviar el cumplimiento de la Ley, serán sancionados con la destitución o baja de su cargo, sin perjuicio de la correspondiente acción penal a que hubiere lugar, garantizando en todo momento el debido proceso.

[Handwritten signatures and initials on the left margin]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 44.- Otorgada la competencia a que se hace referencia en el numeral 13 del Art. 20 de la presente Ley, se transferirá automática y obligatoriamente por parte de las Comisiones Provinciales de Tránsito las siguientes atribuciones a las Municipalidades: 1. Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón; 2. Autorizar, pruebas y competencias deportivas que se realicen, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su respectivo cantón en coordinación con la Comisión Provincial de esa jurisdicción y con el ente deportivo correspondiente; 3. Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; 4. Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras; 5. Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito.

Art. 45.- En todo cantón que cuente con ciento cincuenta mil o más habitantes conforme las cifras de proyecciones oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la Municipalidad asumirá de forma progresiva la planificación, regulación y coordinación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial al que se refiere el artículo 44 dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia, las normas que sean necesarias. Sus decisiones se enmarcarán en las políticas nacionales que determine, conforme sus atribuciones, la Comisión Nacional de Tránsito. La ejecución de las regulaciones que sobre transporte adopte el Concejo Municipal, será controlado por la Policía Nacional a través de sus organismos especializados, que conservará para este efecto las atribuciones contenidas en las leyes especiales. La regulación del uso de vías que conecten vías cantonales con vías intercantonales o interprovinciales, se coordinará obligatoriamente con la Comisión Provincial de Tránsito y Municipio(s) competente. De existir diferencias al respecto, la decisión final la tomará la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tomando en cuenta criterio de eficiencia y privilegiando el transporte masivo.

Art. 46.- El transporte terrestre automotor es un servicio público esencial y una actividad económica estratégica del Estado, que consiste en la movilización libre y segura de personas o de bienes de un lugar a otro, haciendo uso del sistema vial nacional, terminales terrestres y centros de transferencia de pasajeros y carga en el territorio ecuatoriano. Su organización es un elemento fundamental contra la informalidad, mejorar la competitividad y lograr el desarrollo productivo, económico y social del país, interconectado con la red vial internacional.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 47.- El transporte terrestre de personas o bienes responderá a las condiciones de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad, calidad, y tarifas equitativas.

Art. 48.- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con discapacidad, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas especiales en la transportación en beneficio de los estudiantes de los niveles pre-primario, primarios y secundarios, a través de un carné estudiantil obligatorio, personas con discapacidad y adultos mayores de 65 años de edad, el mismo que se regirá a través del Reglamento respectivo.

Art. 49.- El transporte terrestre de mercancías peligrosas tales como productos o sustancias químicas, desechos u objetos que por sus características peligrosas: corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables, biológicas, infecciosas y radiactivas, que pueden generar riesgos que afectan a la salud de las personas expuestas, o causen daños a la propiedad y al ambiente, se regirá a lo establecido en las leyes pertinentes y a lo dispuesto en el Reglamento de esta ley y en los reglamentos específicos y los instrumentos internacionales vigentes.

Art. 50.- El Estado propenderá a la utilización de los sistemas inter y multimodales, como herramientas necesarias que permitan reducir costos operativos, mejora en los tiempos de transporte y eficiencia en los servicios.

Art. 51.- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre: a) Público; b) Comercial; c) Por cuenta propia; y, d) Particular.

Art. 52.- El Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes, dentro del territorio nacional, haciendo uso del parque automotor ecuatoriano y sujeto a una contraprestación económica.

Art. 53.- Prohíbese toda forma de monopolio y oligopolio en el servicio de transporte terrestre. La Comisión Nacional regulará las formas de prestación del servicio conforme la clasificación prevista en esta Ley. La prestación del servicio del transporte terrestre estará sujeta a la celebración de un contrato de operación.

Art. 54.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:
a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física,

[Handwritten signatures and initials on the left margin]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores, adolescentes, niñas y niños;

b) La eficiencia en la prestación del servicio;

c) La protección ambiental; y,

d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.

Art. 55.- El transporte público se considera un servicio estratégico, así como la infraestructura y equipamiento auxiliar que se utilizan en la prestación del servicio. Las rutas y frecuencias a nivel nacional son de propiedad exclusiva del Estado, las cuales podrán ser comercialmente explotadas mediante contratos de operación.

Art. 56.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado, u otorgado mediante contrato de operación a compañías o cooperativas legalmente constituidas. Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

Art. 58.- El transporte por cuenta propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar. Por lo tanto, se prohíbe prestar mediante esta clase de transporte, servicio público o comercial.

Art. 59.- El transporte internacional de personas y mercancías, es un servicio de transporte público garantizado por el Estado, consecuentemente, se requerirá de un contrato de operación de acuerdo con los términos establecidos en la presente Ley, y se registrará adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

internacionales suscritos por el país.

Art. 60.- El transporte fronterizo de personas y mercancías, es un servicio público que se lo realiza sólo dentro los límites establecidos para la zona de integración fronteriza respectiva, requerirá de un contrato de operación, de acuerdo con los términos establecidos en la presente Ley, y se regirá adicionalmente por los tratados, convenios y acuerdos internacionales suscritos por el país.

Art. 61.- Las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia, se consideran servicios conexos de transporte terrestre, buscando centralizar en un solo lugar el embarque y desembarque de pasajeros y carga, en condiciones de seguridad. El funcionamiento y operación de los mismos, sean estos de propiedad de organismos o entidades públicas, gobiernos seccionales o de particulares, están sometidos a las disposiciones de esta Ley y sus reglamentos. Todos los vehículos de transporte público de pasajeros, que cuenten con el respectivo título habilitante otorgado por la Comisión Nacional o Comisiones Provinciales, deberán ingresar a los terminales terrestres de las respectivas ciudades, para tomar o dejar pasajeros.

Art.62.- La Comisión Nacional establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de aquellas instalaciones, las que serán de uso obligatorio por parte de las empresas operadoras de los servicios de transporte habilitadas. En las ciudades donde no existan terminales terrestres, los municipios en coordinación con las respectivas Comisiones Provinciales, determinarán un lugar adecuado dentro de los centros para que los usuarios puedan subir o bajar de los vehículos de transporte público inter e intraprovincial de pasajeros. Los denominados pasos laterales construidos en las diferentes ciudades serán usados obligatoriamente para el transporte de carga pesada. La Comisión Nacional en coordinación con los Gobiernos Municipales, planificarán la construcción de terminales terrestres garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano.

Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metro vía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento. Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de construcción de edificios de uso público.

Art. 64.- El control y vigilancia que ejerce el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional sobre los servicios a que se refieren los artículos anteriores, se entiende únicamente respecto de la operación en general de la actividad de transporte.

Art. 65.- El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional.

Art. 66.- El servicio de transporte público urbano, de pasajeros es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de Municipios o de las Comisiones Provinciales en los Cantones que no hayan asumido la competencia, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Art. 67.- El servicio de transporte público intraprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites provinciales. La celebración de los contratos de operación, será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento.

Art. 68.- El servicio de transporte público interprovincial es aquel que opera, bajo cualquier tipo, dentro de los límites del territorio nacional. La celebración de los contratos de operación será atribución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento.

Art. 69.- El servicio de transporte público internacional es aquel que opera, bajo cualquier modalidad, fuera de los límites del país, teniendo como origen el territorio nacional y como destino un país extranjero o viceversa. La celebración de los contratos de operación será atribución de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en los Tratados, Convenios Internacionales, la presente Ley y su Reglamento.

Art. 70.- Tipo de transporte terrestre es la forma de satisfacer las necesidades de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

desplazamiento de personas, bienes y animales para fines específicos, y serán definidas en el Reglamento de esta Ley.

Art. 71.- Las especificaciones técnicas y operacionales de cada uno de los tipos de transporte terrestre, serán aprobadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y constarán en los reglamentos correspondientes.

Art. 72.- Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones, los cuales se otorgarán a las personas jurídicas domiciliadas en el Ecuador que tengan capacidad técnica y financiera y que cumplan con los requisitos exigidos en la Ley y los reglamentos.

Art. 73.- Los títulos habilitantes serán conferidos por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o por las Comisiones Provinciales del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según corresponda.

Art. 74.- Compete a la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, en cualquier tipo, para los ámbitos interprovincial e internacional;
- b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, en cualquier tipo, para el ámbito interprovincial; y,
- c) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia, en cualquier tipo, y dentro del ámbito interprovincial.

Art. 75.- Compete a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguientes títulos habilitantes, de acuerdo con la planificación de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

- a) Contratos de Operación para la prestación de servicio de transporte público de personas o bienes, en cualquier tipo, para los ámbitos intraprovincial y urbano;
- b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial, en cualquier tipo, para los ámbitos intraprovincial y urbano; y,
- c) Autorizaciones para operación de servicios de transporte por cuenta propia, en cualquier tipo, en el ámbito intraprovincial y urbano.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 76.- El contrato de operación para la prestación de servicios de transporte público de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual el Estado entrega a una persona jurídica que cumpla los requisitos legales, la facultad de establecer y prestar los servicios a los cuales se refiere la Ley; así como para el uso de rutas, frecuencias y vías públicas. El contrato de operación de servicio del transporte público se sujetará al procedimiento especial establecido en el Reglamento. El permiso de operación para la prestación de servicios de transporte comercial de personas o bienes, es el título habilitante mediante el cual la Comisión Provincial respectiva, enmarcada en la Ley, el Reglamento y las resoluciones emitidas para el efecto por la Comisión Nacional, autoriza a una persona jurídica, legal, técnica y financieramente solvente, para prestar servicios de transporte. La autorización de operación para la prestación de servicios de transporte por cuenta propia, es el título habilitante conferido por parte de la Comisión Nacional a una persona jurídica para la operación de un servicio de transporte por cuenta propia, cumplidos los requisitos y el procedimiento establecido en el Reglamento de esta Ley.

Art. 77.- Constituye una operadora de transporte terrestre, toda empresa, ya sea esta compañía o cooperativa que habiendo cumplido con todos los requisitos exigidos en esta Ley y su Reglamento, haya obtenido legalmente el título habilitante, para prestar el servicio de transporte terrestre en cualquier de sus clases y tipos.

Art. 78.- Toda operadora de transporte terrestre que estuviese autorizada para la prestación del servicio, deberá hacerlo única y exclusivamente en las clases de automotores que el Reglamento determine, dependiendo de su clase y tipo.

Art. 79.- Por ser el servicio de transporte terrestre, de carácter económico - estratégico para el Estado, las operadoras deberán tener un objeto social exclusivo en sus estatutos, de acuerdo con el servicio a prestarse.

Art. 80.- Infracciones de Primera Clase.- Constituyen infracciones de transporte de primera clase, y serán sancionadas con multa de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

1. El incumplimiento de las estipulaciones contractuales suscritas por parte del operador, en cuanto no constituya una infracción más grave;
2. No atender en un plazo máximo de 96 horas los reclamos presentados por escrito por los usuarios a las operadoras sobre incumplimiento de las frecuencias otorgadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
3. Las operadoras que para el cumplimiento de sus fines, importen, fabriquen,

[Handwritten signatures and initials on the left margin]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

distribuyan o vendan vehículos, y no cumplan con las especificaciones técnicas y los permisos correspondientes establecidos por el Instituto Ecuatoriano de Normalización, Ministerio de Industrias y Competitividad, Ministerio del sector del transporte y la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

4. Las operadoras que se dediquen a la venta de partes o piezas de vehículos, y que no dispongan del certificado de homologación;

5. No acatar las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales vigentes o las que norme la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

6. Proveer a la Comisión Nacional o a las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, información inexacta o incompleta sobre aspectos de los títulos habilitantes, frecuencias y rutas;

7. La falta de pago de derechos y contribuciones, en los plazos estipulados;

8. No proveer información solicitada por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que sea necesaria para que este Organismo pueda ejercer sus funciones, de planificar, evaluar, regular las actividades de transporte;

9. No proporcionar a los usuarios los términos y condiciones de prestación del servicio establecido por la operadora en los documentos que suscriba con la Comisión Nacional o la Comisión Provincial correspondiente, títulos habilitantes, contratos, permisos de operación, las frecuencias y rutas;

10. No llevar contabilidad de costos separada de los servicios que presta la operadora;

11. Las operadoras, que no cumplan con las normas de protección ambiental y de contaminación de ruido estipuladas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Comisiones Provinciales y demás organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 81.- **Infracciones de Segunda Clase.-** Constituyen infracciones de transporte de segunda clase, que serán sancionadas con multa de seis (6) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, las siguientes:

1. Reincidir en el período de un año, de una misma infracción de primera clase;

2. Incumplir las disposiciones legales y contractuales, referentes a los contratos, autorizaciones y permisos de operación, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

3. El uso de contratos de adhesión no aprobados ni inscritos en la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

4. Realizar la conexión de rutas en términos o condiciones distintas a las



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

establecidas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y/o Comisión Provincial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

5. Cobrar por la prestación de servicios de los operadores, tarifas superiores a las reguladas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, o a las establecidas en los contratos de operación;

6. Incumplir las condiciones establecidas en los planes operacionales;

7. El acuerdo entre varios operadores que tenga como objeto el restringir o distorsionar la competencia, influir arbitrariamente en los precios, el reparto total o parcial de rutas y frecuencias, o la concertación en procesos competitivos que se lleven a cabo de conformidad con esta Ley; sin perjuicio de las acciones legales que por competencia desleal se puedan iniciar;

8. Los acuerdos entre operadores, que tengan por objeto impedir o limitar el uso de determinados vehículos que no estén descritos en el Reglamento y para este tipo de transporte;

9. Efectuar publicidad ofreciendo servicios de transporte y carga distintos a los autorizados o permitidos;

10. La utilización de frecuencias sin contar con los permisos, evaluaciones técnicas y certificaciones autorizadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

11. Impedir u obstaculizar la supervisión, control y evaluación en los operadores por parte de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de conformidad con la Ley;

12. El cobro de servicios no utilizados por el usuario.

Art. 82.- **Infracciones de Tercera Clase.-** Constituyen infracciones de transporte de tercera clase, que serán sancionadas con multa de ocho (8) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general las siguientes:

1. Reincidir en el período de un año, en la comisión de una misma infracción de segunda clase;

2. La prestación de servicios que no correspondan al objeto del contrato de operación, autorización, permiso o licencias, frecuencias o rutas que no se les haya asignado conforme a la Ley;

3. Las operadoras o los propietarios de los vehículos de transporte terrestre que incumplan la obligación de afiliarse al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) a los conductores y oficiales que laboran en sus unidades, sin perjuicio de las demás acciones legales a que hubiere lugar

4. Las Cooperativas de Transporte Público que no mantengan una caja común para los ingresos que obtengan del desarrollo de las actividades de transporte para las cuales estén autorizados;

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

5. Los que realizaren operaciones clandestinas de servicios y transportación, en cualquiera de sus modalidades;
6. Contravenir lo establecido en la presente Ley respecto de garantizar el trato no discriminatorio en la prestación de los servicios de transporte a niños, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad;
7. Interrumpir o suspender, sin causa justificada, la prestación de servicios de operadores.

Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Comisión Nacional de Tránsito podrá intervenir a una operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución Política de la República.

Art. 84.- La sanción será aplicada mediante resolución motivada y contendrá la referencia expresa a las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas y a la documentación y actuaciones que las fundamenten; decidirán sobre todas las cuestiones planteadas en la notificación y su contestación y en las alegaciones pertinentes de los interesados; esta resolución será notificada en debida forma a quien cometa la infracción correspondiente a quien se le atribuya la comisión de una infracción, para contestarla tendrá el término de ocho días, contados a partir del día hábil siguiente al de la notificación respectiva, dentro de este término, presentará las pruebas de descargo que considere necesarias. Se admitirán los medios de prueba establecidos en la ley común. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el término de quince días emitirá la resolución que corresponda desde el vencimiento del término para contestar, haya o no recibido la contestación.

Art. 85.- De la apelación.- Las resoluciones que dicte el Director Ejecutivo, podrán ser apeladas en segunda instancia al Consejo Directivo.

Art. 86.- Los medios de transporte empleados en cualquier servicio definido en esta Ley, deberán contar con el certificado de homologación conferido por la Comisión Nacional del Transporte y Tránsito Terrestres en coordinación con el Ministerio de Industrias y Competitividad y el Instituto Ecuatoriano de Normalización y de acuerdo con el Reglamento correspondiente.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

ART 87. Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.

Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes:

- a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes;
- b) La prevención, reducción sistemática y sostenida de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, mortalidad y morbilidad; así como aumentar los niveles de percepción del riesgo en los conductores y usuarios viales;
- c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria;
- d) La formación de conductores, previa la obtención de los títulos habilitantes de conductores profesionales y no profesionales;
- e) El establecimiento de ciclos de capacitación continua para la actualización de conocimientos, adaptación a los cambios en el tránsito vial, evaluación de las condiciones mentales, psicosenométricas y físicas de los conductores;
- f) El sostenimiento económico de las actividades relacionadas con el tránsito y seguridad vial;
- g) Disponer la implantación de requisitos mínimos de seguridad para el funcionamiento de los vehículos, de los elementos de seguridad activa y pasiva y su régimen de utilización, de sus condiciones técnicas y de las actividades industriales que afecten de manera directa a la seguridad vial;
- h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública;
- i) La tipificación y juzgamiento de las infracciones al tránsito, los procedimientos y sanciones administrativas y judiciales; y,
- j) El establecimiento de programas de aseguramiento a los ciudadanos, atención a víctimas, rescate de accidentados y mejora en los servicios de auxilio. Todos estos objetivos se establecen en la presente Ley como marco teórico esencial y deberán ser desarrollados y regulados mediante las normativas respectivas que se aprobarán para el efecto.

art. 89.- La circulación por las vías habilitadas al tránsito vehicular queda sometida al otorgamiento de una autorización administrativa previa, con el objeto de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

garantizar la aptitud de los conductores en el manejo de vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, y la idoneidad de los mismos para circular con el mínimo de riesgo posible.

Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, o equipo caminero se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir no obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento.

Art. 91.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos siguientes, la vigencia de las autorizaciones administrativas previstas en este Título estarán subordinadas a que el beneficiario cumpla los requisitos exigidos para su otorgamiento.

Art. 92.- La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado. El documento lo entregarán las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación estará a cargo de las escuelas de conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior autorizados en el país por el órgano de nacional de coordinación del sistema de educación Superior.

Art. 93.- El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorguen las escuelas e Institutos Técnicos de Educación Superior autorizados, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir por parte de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los representantes legales de las escuelas autorizadas, e Institutos Técnicos de Educación Superior autorizados, las autoridades que, en su caso, acreditaren falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, u otorgaren una licencia de conducir, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar por el delito de falsedad de documentos públicos, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable a cada una de sus calidades con :



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

- a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;
- b) La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y,
- c) La destitución de su cargo. La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art. 94.- Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicosenométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades , se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.

Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento

Art. 96.- El titular de una licencia de conducir , podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones :

- a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría B o a la categoría anterior a la que desea acceder.
- b) Asistir , aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir.

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 10 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual deberán ser obligatoriamente renovadas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta ley y el reglamento respectivo. Las licencias de conducir se otorgaran bajo el sistema de puntaje , al momento de su emisión el documento tendrá puntos, de calificación para todas las categorías, de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez procedan a renovarla o cambiar de categoría. Las licencias de conducir serán otorgadas con 60 puntos para su plazo regular de vigencia de 10 años, y se utilizara un sistema de reducción de puntos , por cada infracción cometida , según la siguiente tabla:

INFRACCIONES	PUNTOS
Contravenciones leves de primera clase	.1,5
Contravenciones leves de segunda clase	3
Contravenciones leves de tercera clase	4,5
Contravenciones graves de primera clase	6
Contravenciones graves de segunda clase	7,5
Contravenciones graves de tercera clase	9
Contravención muy grave	10
Delitos	11-30

CAMBIAR DE 30 A 60 PUNTOS RAFAEL DAVILA Y FERNANDO VELEZ

ART 98 .-Tomando en cuenta una vez perdidos los primeros 60 puntos, la licencia será suspendida por 30 días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción o Institutos Técnicos de Educación Autorizados que de aprobarse se recuperaran los 60 puntos. Si se perdiesen nuevamente los 60 puntos , se sancionara con 60 días de suspensión de la licencia y se tomara otro curso en las escuelas de Conducción o Institutos Técnicos de Educación Autorizados , que de aprobarse solo se recuperan 30 puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los 30 puntos , de ahí en adelante se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un curso en las Escuelas de Conducción o Institutos Técnicos de Educación Autorizados , que de aprobarse , solo podrá recuperar 30 puntos. La aprobación del curso no significara el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos''.

Art. 99.- Las licencias de conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente.

[Handwritten signatures and initials on the left margin]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 100.- Las licencias de conducir serán anulada cuando se detecte que estas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esencialmente para su validez. Serán revocadas para cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir, no superen algunas de las pruebas a las que deben someterse para la renovación canje o Serán suspendidas por la pérdida del total de puntos en la licencia de conducir o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven esta sanción y en los casos determinados en esta ley.

Art. 101.- Las comercializadoras de vehículos motorizados o sus propietarios deberán entregar a los propietarios, el vehículo debidamente matriculado, para que entren en circulación dentro del territorio nacional.

Art. 102.- Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que será el documento habilitante para su circulación por las vías del país, y en ella constará el nombre del propietario, las características y especificaciones del mismo y el servicio para el cual está autorizado. La matrícula del vehículo registra el título de propiedad. La Comisión Nacional o sus órganos desconcentrados conferirán certificaciones sobre la propiedad del vehículo.

Art. 103.- La matrícula será emitida por las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento. El documento que acredite el contrato de seguro obligatorio para accidentes de tránsito, será documento habilitante previo para la matriculación y circulación de un vehículo.

Art. 104.- La matrícula tendrá una duración de cinco años; cada año se cancelará los derechos y valores de tránsito asociados a cada vehículo.

Art. 105.- Para el transporte internacional por carretera los vehículos autorizados para prestar este servicio deberán contar con el Certificado de Habilitación del Vehículo, conforme los requisitos y procedimientos previstos en las normas de la Comunidad Andina de Naciones.

Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 107.- Las infracciones de tránsito se dividen en delitos y contravenciones.

Art. 108.- Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción. La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial. En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal.

Art. 109.- Si del proceso apareciere indicios que se ha cometido un delito que no es la infracción culposa de tránsito, se remitirá copia de lo actuado a la unidad del Ministerio Público a la que corresponda prevenir o impulsar la investigación. Lo relativo a competencia y a acumulación, se someterá a lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Art. 110.- Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Art. 111.- En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave.

Art. 112.- La reincidencia en los delitos de tránsito será reprimida con el máximo de la pena, sin considerar circunstancias atenuantes de ninguna clase.

Art. 113.- El socorro y ayuda dada a las víctimas, así como la reparación de los daños y perjuicios, con ocasión de una infracción de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad de quien presta el auxilio o realiza el pago.

Art. 114.- Las infracciones de tránsito causadas por un menor de 18 años serán conocidas y juzgadas con sujeción al Código de la Niñez y Adolescencia.

Art. 115.- Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño. Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo.

Art. 116.- El propietario del taller es responsable solidario con el mecánico, sus ayudantes y aprendices, del pago de daños y perjuicios resultantes de un accidente de tránsito, en el supuesto de que, en tal evento el vehículo confiado al



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

taller, fue conducido, con autorización o sin ella, por cualquiera de las referidas personas.

Art. 117.- Los propietarios, administradores o arrendatarios de almacenes, garajes, depósitos o aparcamientos de vehículos automotores, son responsables solidarios con los trabajadores encargados del servicio, por el pago de los daños y perjuicios causados en un accidente de tránsito, de un vehículo confiado a su cuidado. Los propietarios de locales utilizados para el aparcamiento de vehículos automotores destinados al público o quienes en calidad de arrendatarios o administradores presten este servicio, así como sus trabajadores encargados de la vigilancia, serán civil y solidariamente responsables por las sustracciones, sin violencias o amenazas contra las personas, en o de los vehículos confiados a su cuidado. Los propietarios de semovientes son civilmente responsables, por los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o imprudencia en su manejo y cuidado e inobservancia de la presente Ley y sus reglamentos, salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

ART 118.- Los propietarios de semovientes son civilmente responsables, por los daños y perjuicios resultantes de los accidentes de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o imprudencia en su manejo y cuidado e inobservancia de la presente Ley y sus reglamentos, salvo los casos fortuitos o de fuerza mayor debidamente comprobados.

Art. 119.- Sin perjuicio de las contempladas en el Código Penal, para efectos de esta Ley, las circunstancias de las infracciones de tránsito son: atenuantes y agravantes.

Art. 120.- Se consideran circunstancias atenuantes:

- a) El auxilio y la ayuda inmediata proporcionada a las víctimas del accidente;
- b) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados, efectuada hasta antes de declararse instalada la audiencia de juicio;
- c) Dar aviso a la autoridad; y,
- d) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y el acatamiento a sus disposiciones. Serán consideradas también como circunstancias atenuantes las previstas en los numerales 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10 del artículo 29 del Código Penal. La circunstancia anotada en el literal b) del presente artículo posee el carácter de atenuante trascendental, por tal motivo, su sola presencia permitirá dar lugar a la rebaja de hasta el 40% de la pena establecida, así no concurren otras atenuantes o incluso exista una agravante.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 121.- Se consideran circunstancias agravantes:

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas;
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;
- d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;
- e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;
- f) Conducir sin licencia, o con una licencia de categoría inferior a la requerida, o mientras está vigente la suspensión temporal o definitiva de la misma;
- g) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia; y,
- h) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia.

Art. 122.- En materia de tránsito el haber reparado los daños causados a las víctimas del delito luego de la sentencia, constituye una causa especial de rebaja penitenciaria, que podrá variar entre la tercera y la quinta parte de la pena. Esta rebaja no afectará el derecho de recibir otras rebajas establecidas en el ordenamiento jurídico.

Art. 123.- Las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

- a) Reclusión;
- b) Prisión;
- c) Multa;
- d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos;
- e) Reducción de puntos;
- f) Trabajos comunitarios. Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal. En todos los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena pecuniaria aplicable a cada infracción..

Art. 124.- En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor circunstancia atenuantes y no exista en su contra ningún agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor. Las penas de prisión y de multa,



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

se reducirán hasta en un tercio de las mismas, las cuales podrán ser cumplidas con trabajos comunitarios, difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación, previa capacitación recibida dentro del mismo centro de conformidad al Reglamento que para el efecto se expida.

ART 125 ELIMINADO

Art. 126.- Quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art. 127.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Art. 128.- El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas, será sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente. Si las obras estuvieren siendo ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución, y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior al funcionario responsable directo de la obras.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 129.- Será sancionado con prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley. La misma multa se impondrá al empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones.

Art. 130.- Quien condujere un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente, y causare un accidente de tránsito de donde resulten sólo daños materiales que no excedan de seis remuneraciones básicas unificadas, será sancionado con multa de cinco remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión y la revocatoria definitiva de su licencia de conducir.

Art. 131.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que exceda de quince días y sea menor a treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior

Art. 132.- Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos remuneraciones básica unificadas del trabajador en general, y reducción de 5 puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa de la infracción como consecuencia del accidente resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole alguna enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales que no exceda de 15 días, el responsable sera sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso, y reducción de 7 puntos en su licencia de conducir.

Art. 133.- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente.

Art. 134.- Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona, éste será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.

Art. 135.- Quien ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será reprimido con el máximo de las penas establecidas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.

Art. 136.- El conductor de un vehículo automotor que lo utilice como medio para la comisión de un delito que no sea de aquellos tipificados por esta Ley, además de su responsabilidad como autor cómplice o encubridor del hecho, será sancionado por el juez que sentencie la causa con la revocatoria definitiva de la licencia para conducir. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes.

Art. 137.- Para los casos de los delitos que se perpetren en las circunstancias señaladas en los artículos 126, 127, 128 y 129 cuyos resultados fueren lesiones a las personas, las penas privativas de libertad previstas en cada uno de estos artículos se modificarán de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;
- b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;
- c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y,
- d) Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve días.

Art. 138.- Las contravenciones de tránsito, son leves, graves y muy grave, y se clasifican a su vez en leves de primera, segunda y tercera clase, y graves de primera, segunda y tercera clase.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 139.- Incurren en contravención leve de primera clase y serán sancionados con multa equivalente al cinco por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 1,5 puntos en su licencia de conducir:

a) El conductor que use inadecuada y reiteradamente la bocina u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás normas aplicables, referente a la emisión de ruidos;

b) Quien conduzca un vehículo automotor sin las placas de identificación correspondientes y de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;

c) El conductor de transporte público de servicio masivo de personas, cuyo vehículo circule sin los distintivos e identificación reglamentarios, sobre el tipo de servicio que presta la unidad que conduce;

d) La persona con discapacidad, que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad, sin la identificación o distintivo correspondiente;

e) El conductor de transporte público de servicio colectivo y/o masivo, que permita el ingreso de personas para realizar actividades de comercio, oferta o prestación de servicios, o solicitar contribuciones;

f) El conductor de un vehículo automotor que circule con personas en los estribos o pisaderas, parachoques o colgados de las carrocerías de los vehículos;

g) El conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros en tratándose de transporte público interprovincial o internacional;

h) El conductor que no mantenga la distancia prudente de seguimiento, de conformidad con el Reglamento;

i) El conductor que llevare animales domésticos en los asientos delanteros;

j) Los conductores que no utilicen el cinturón de seguridad;

k) El conductor de un vehículo de transporte público o comercial que no advierta a los pasajeros sobre la prohibición de arrojar a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente, o no ponga a disposición de los pasajeros recipientes o fundas para recolección de los mismos;

l) Los peatones que en las vías públicas no transiten por las aceras o zonas de seguridad destinados para el efecto, que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre y hagan mal uso de celulares y otros objetos que generan distracción

m) Quien desde el interior de un vehículo arroje a la vía pública desechos que contaminen el medio ambiente;

n) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;

o) Los ciclistas y motociclistas que circulen por sitios en los que no esté permitida su circulación;

p) El comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

tránsito correspondiente, el traspaso de dominio del bien, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;

q) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonen o los dejen vagar por las calles o carreteras, o los condujeran sin las debidas precauciones;;

r) los ciclistas y conductores de vehículos de tracción animal que no respeten las señalización reglamentaria respectiva.

s) El propietario de un vehículo que instale, luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor, sin la respectiva autorización. En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Art. 140.- Incurren en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir:

a) El conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases;

b) Quien no conduzca su vehículo por la derecha en las vías de doble dirección;

c) El conductor que invada con su vehículo las vías exclusivas asignadas a los buses de transporte público ;

d) El conductor de un vehículo automotor que no lleve en el mismo, un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de la presente Ley;

e) Quien estacione un vehículo en los sitios prohibidos por la Ley o el Reglamento; o que, sin derecho, estacione su vehículo en los espacios destinados a un uso exclusivo de personas con discapacidad, mujeres embarazadas o estacione su vehículo obstaculizando rampas de acceso, puertas de garaje o zonas de circulación peatonal;

f) Quien obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible el vehículo que conduce;

g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niñas o niños sin el correspondiente dispositivo homologado de seguridad infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;

h) Quien conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir o que la misma se encuentre caducada

i) El conductor que no detenga el vehículo, antes de cruzar una línea férrea, de buses de transporte rápido en vías exclusivas, o similares;

j) Quien conduzca o instale, sin autorización del organismo competente, en los vehículos particulares o públicos, sirenas o balizas de cualquier tipo, en cuyo caso



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

además de la sanción establecida en el presente artículo, se le retirarán las balizas, o sirenas del vehículo;

k) El conductor que en caso de desperfecto mecánico no use o no coloque adecuadamente los triángulos de seguridad, conforme lo establecido en el Reglamento;

l) Quien conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor, excepto los autorizados en el reglamento respectivo.;

m) El conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce y no haga uso del dispositivo homologado de manos libres;

n) El conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla las tarifas preferenciales fijadas por la Ley en beneficio de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidades;

o) El conductor que dejare en el interior del vehículo a niños solos o sin supervisión de un adulto;

p) El conductor que no encienda las luces del vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas;

q) El conductor, controlador o ayudante de transporte público o comercial que maltrate de obra o de palabra a los usuarios;

r) el que condujere un vehículo diferente al autorizado en el tipo de licencia que le corresponda

s) Las personas que, sin permiso de la autoridad de tránsito competente, realicen actividades o competencias deportivas en las vías públicas, con vehículos de tracción humana o animal;

t) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, talleres de bicicletas, motocicletas, y de locales de reparación o adecuación de vehículos en general, que presten sus servicios en la vía pública;

u) Los propietarios de vehículos de servicios público o privado que instalen en sus vehículos equipos de video o televisión en sitios que pueden provocar la distracción del conductor;

v) el conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas .

w) los conductores de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales. En los casos señalados en las contravenciones s), t) u) y v) a los conductores, ciclistas y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 141.- Incurren en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir:

- a) Los conductores que, al descender por una pendiente, apaguen el motor de sus vehículos;
- b) el conductor que realice cualquier acción para evitar el pago de peaje en los sitios legalmente establecidos.
- d) Quien transporte carga sin colocar en los extremos sobresalientes de la misma, banderines rojos en el día o luces en la noche, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley, o sin observar los requisitos exigidos en los respectivos reglamentos;
- e) El conductor de un vehículo a diesel cuyo tubo de escape no esté instalado de conformidad con el reglamento;f) El propietario o conductor de un vehículo automotor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se niegue a prestar la ayuda solicitada;g) Los conductores de vehículos a motor que, ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencia, no dejen la vía libre;h) El conductor que detenga o estacione un vehículo automotor en lugares no permitidos, para dejar o recoger pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo;i) Quien estacione un vehículo automotor en cualquier tipo de vías, sin tomar las precauciones reglamentariamente establecidas para evitar un accidente de tránsito o lo deje abandonado en la vía pública;j) El conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro, altere su funcionamiento o no lo exhiba;k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes;l) El conductor que haga cambio brusco o indebido de carril;m) El conductor de un vehículo de transporte público masivo de pasajeros que cargue combustible cuando se encuentren prestando el servicio de transporte;n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos;o) Quien conduzca un vehículo sin luces, en mal estado de funcionamiento, no realice el cambio de las mismas en las horas y circunstancias que establece el Reglamento o no realice señales luminosas antes de efectuar un viraje o estacionamiento;p) El conductor que adelante a un vehículo de transporte escolar mientras éste se encuentre estacionado, en lugares autorizados para tal efecto, y sus pasajeros estén embarcando o desembarcando;q) El conductor de bus urbano de transporte público que para dejar o recibir pasajeros, se detuviere fuera de las paradas de bus señalizadas;r) El conductor de vehículos de propiedad del sector público ecuatoriano que condujere el vehículo oficial fuera de las horas de oficina, sin portar el respectivo salvoconducto;s) Los conductores de vehículos de transporte

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

[Handwritten signatures]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

público masivo que se negaren a transportar a los ciclistas con sus bicicletas, siempre que el vehículo se encuentre adecuado para transportar bicicletas;t) Los conductores que no respeten el derecho preferente de los ciclistas en los desvíos y avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías;u) El conductor que invada con su vehículo, circulando o estacionándose, las vías asignadas para uso exclusivo de los ciclistas;v) Los conductores, y los acompañantes en caso de haberlo, de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones que no utilicen adecuadamente en su cabeza el casco de seguridad homologado;w) Los conductores de motocicletas o similares que transporten a un número de personas superior a la capacidad permitida del vehículo, o no utilicen chalecos reflectivos de conformidad con lo establecido en el Reglamento;x) Quien altere la circulación y la seguridad peatonal, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes. En los casos de infracciones mayores, la contravenciones de los literales s), t) y u) serán consideradas circunstancias agravantes de la infracción mayor. En los casos señalados en las contravenciones de los literales v), w) y x) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

Art. 142.- Incurren en contravención grave de primera clase y serán sancionados con multa del treinta por ciento (30%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 6 puntos en el registro de su licencia de conducir:

- a) El conductor que desobedezca las órdenes de los agentes de tránsito, o que no respete las señales manuales de dichos agentes, en general toda señalización colocada en las vías públicas, tales como: semáforos, pare, ceda el paso, límites de velocidad, cruce o preferencia de vías;
- b) Quien adelante a otro vehículo en movimiento en zonas o sitios peligrosos, tales como: curvas, puentes, túneles, al coronar una cuesta o contraviniendo expresas normas reglamentarias o de señalización;
- c) El conductor que altere la circulación y la seguridad del tránsito vehicular, por colocar obstáculos en la vía pública sin la respectiva autorización o sin fijar los avisos correspondientes;
- d) Los conductores de vehículos de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales de parqueo, que reglamentariamente deben ser utilizadas en las paradas para embarco o desembarco de estudiantes;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

- e) El conductor profesional de transporte público o comercial, que supere el número de pasajeros permitido para el nivel de servicio definido en el reglamento;
- f) El conductor de transporte por cuenta propia o particular que lleve pasajeros excediendo la capacidad del vehículo automotor;
- g) El conductor que transporte carga o volumen, excediendo la capacidad del automotor;
- h) El conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.
- i) Las personas que con vehículos automotores y sin el permiso correspondiente, organicen y participen en competencias en la vía pública, como piques, contra reloj u otra modalidad de medir el tiempo;
- j) Los conductores de vehículos de transporte público que por rebasar o adelantarse entre sí pongan en riesgo la integridad de pasajeros y transeúntes;
- k) Quien, con un vehículo automotor excediere los límites de velocidad permitidos, de conformidad con el reglamento correspondiente;
- l) Quien conduzca un vehículo automotor que no se encuentre en condiciones técnico-mecánicas adecuadas conforme lo establezca el reglamento. Se exceptúan los vehículos que realizan fletes fuera de la jurisdicción
- m) El conductor profesional que sin autorización, preste servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia fuera del ámbito geográfico de prestación autorizada en el título habilitante correspondiente;
- n) El que conduzca un vehículo automotor con uno o más neumáticos que superen los límites de desgaste que determinen los reglamentos;
- o) El propietario de un automotor de servicio público, comercial o privado que confíe su conducción a personas no autorizadas.
- p) El conductor de vehículos livianos particulares o de servicio público de transporte que excediere el número de pasajeros o volumen de carga del automotor

Art. 143.- Incurren en contravención grave de segunda clase y serán sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 7,5 puntos en el registro de su licencia de conducir: a) Los conductores que detengan o estacionen vehículos en sitios o zonas que entrañen peligro, tales como: curvas, puentes, ingresos y salidas de los mismos, túneles, así como el ingreso y salida de éstos, zonas estrechas, de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes, o pasos a desnivel, sin tomar las medidas de seguridad señaladas en los reglamentos; b) El que conduciendo un vehículo automotor cause, con éste o con los bienes que



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

transporta, daños o deterioro a la superficie de la vía pública;c) El conductor que derrame en la vía pública, sustancias o materiales deslizantes, inflamables o contaminantes, salvo caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobados;d) El conductor que transporte material inflamable, explosivo o peligroso en vehículos no acondicionados para el efecto, o sin el permiso de la autoridad competente; y los conductores no profesionales que realizaren esta actividad con un vehículo calificado para el efecto;e) Quien construya o mande a construir reductores de velocidad sobre la calzada de las vías, sin previa autorización o inobservado las disposiciones del respectivo Reglamento;f) Quienes roten o dañen las vías de circulación vehicular sin la respectiva. En los casos señalados en las contravenciones e y f la sanción solo sera pecuniaria.

Art. 144.- Incurren en contravención grave de tercera clase y serán sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 9 puntos en el registro de su licencia de conducir:

- a) El que ocasione accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales, cuyos costos sean inferiores a dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general;
- b) El conductor profesional o no profesional que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo que no esté legalmente autorizado para realizar esta actividad debiendo además retirarse el vehículo de circulación y puesto a ordenes de la autoridad competente;
- c) El conductor que preste servicio de transporte, de personas o bienes, con un vehículo adulterado que tenga el mismo color y características de los vehículos autorizados, que no tenga la autorización para realizar esta actividad; a quien además de la sanción establecida en el presente artículo, el juez dispondrá que el vehículo con el que se cometió la infracción sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicha obligación; dicho cumplimiento sólo será probado, con la certificación que para el efecto extenderá la Comisión Provincial de Tránsito, correspondiente, previa la respectiva verificación, que estará bajo su responsabilidad. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo del contraventor.
- d) Los conductores extranjeros que presten servicio de transporte de personas y bienes e incurran en contravenciones graves de tercera clase en el territorio ecuatoriano . cometida la infracción , los agentes de tránsito conducirán al vehículo a los patios de retención vehicular, pudiendo retirar su vehículo una vez cancelada la multa



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

contraventor.

d) Los conductores extranjeros que presten servicio de transporte de personas y bienes e incurran en contravenciones graves de tercera clase en el territorio ecuatoriano . cometida la infracción , los agentes de tránsito conducirán al vehículo a los patios de retención vehicular, pudiendo retirar su vehículo una vez cancelada la multa

e) el conductor de transporte público o comercial que maltrate de obra a los usuarios.

Art. 145.- Incurre en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir:

a) Quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se a motor sin haber obtenido licencia de conducir o se encuentre anulada, suspendida o revocada;

b) El conductor que haga uso indebido de la categoría de licencia conduciendo un vehículo que no le corresponde a la misma;

c) El conductor que faltare de obra a los agentes de tránsito;

d) Quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez. En las contravenciones señaladas en el literal

a) solo se aplicara la pena pecuniaria y la rebaja de puntos.

Art. 146.- La reincidencia en la comisión de cualquiera de las contravenciones será sancionada con el doble del máximo de la multa establecida para la contravención.

Art. 147.- El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma privativa a los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial. Para el juzgamiento de las contravenciones en materia de tránsito, se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito, en las capitales de provincia y en los cantones que lo ameriten, bajo la jurisdicción de la Función Judicial

Art. 148.- En los lugares donde no existan juzgados de tránsito y/o Juzgados de Contravenciones de Tránsito, el conocimiento y resolución de las causas por



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

delitos y contravenciones corresponderá a los jueces de lo penal de la respectiva jurisdicción. Igual regla se aplicará respecto de los agentes fiscales referente a los delitos.

Art. 149.- Para el juzgamiento de las infracciones de tránsito constituyen medios de prueba la información emitida y registrada por los dispositivos de control de tránsito y transporte debidamente calibrados, sean electrónicos, magnéticos, digitales o analógicos, fotografías, videos y similares, cuyos parámetros técnicos serán determinados en el Reglamento respectivo. Sin perjuicio de las pruebas previstas en este Capítulo, dentro de un proceso penal de tránsito podrán actuarse todos los actos probatorios previstos en el Código de Procedimiento Penal. Son aplicables para las infracciones de tránsito las normas que, respecto de la prueba y su valoración contiene el Código de Procedimiento Penal.

Art. 150.- Cuando un agente de tránsito presuma que quien conduce un vehículo automotor se encuentra en estado de embriaguez, procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholtest. Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, portarán un alcoholector o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes. Igualmente, si se sospecha que quien conduce un vehículo automotor se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará el correspondiente examen pericial por medio del narcotex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos.

Art. 151.- Cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez o en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, si es posible, se procederá a realizar de inmediato los exámenes de alcoholemia o narcotex, según el caso. Si las condiciones físicas del causante del accidente imposibilita realizar las mencionadas pruebas, el agente que toma procedimiento acompañará el traslado del herido a una clínica, hospital u otro establecimiento médico, en donde se le realizará los exámenes correspondientes. El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de drogas estupefacientes o psicotrópicas.

ART 152.- LOS NIVELES MAXIMOS DE CONCENTRACION DE ALCOHOL EN LA SANGRE, TOLERABLES PARA LA CONDUCCION DE VEHICULOS AUTOMOTORES SERA DE 0,3 GRAMOS POR CADA LITRO DE SANGRE. En el caso de los menores adultos mayores de 16 años, esta tolerancia sera de 0,0



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

gramos por litro de sangre.

Art. 153.- En el juzgamiento de los delitos de tránsito, se ordenará o confirmará la prisión preventiva del imputado y el retiro de su licencia de conducir vehículos a motor, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el Código de Procedimiento Penal. Se ordenará también la prohibición de enajenar del vehículo con el que se ocasionó el accidente, fuere o no su propietario el conductor, para efecto de la responsabilidad civil pertinente.

Art. 154.- El juez está obligado a ordenar la aprehensión preventiva del o los vehículos participantes en un accidente de tránsito única y exclusivamente para el peritaje respectivo, del que resultaren muertas una o más personas, o con lesiones que incapaciten sus actividades normales por más de treinta días. El juez de tránsito, con la finalidad de asegurar el valor de las costas procesales, penas pecuniarias, indemnizaciones civiles, podrá ordenar el secuestro, retención o prohibición de enajenar los bienes de propiedad del imputado o del propietario del vehículo causante del accidente, de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Penal.

Art. 155.- A excepción de la infracción tipificada en el Art. 126 de esta Ley, los delitos de tránsito admiten caución. Esta puede ser personal o real. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código civil y en el Código de Procedimiento Penal. Para su cálculo, se buscara establecer un monto real que garantice la presencia del imputado al proceso, con arreglo a lo establecido en el Art. 157 de esta Ley. Las circunstancias que rodearon al accidente y la personalidad del presunto autor, serán analizadas por el juez para el caso de la aplicación de las medidas alternativas contempladas en el Art. 171 del Código de Procedimiento Penal.

Art. 156.- Para fijar el monto de la caución, se considerará por regla general el daño emergente, el lucro cesante y el valor de los daños ocasionados a terceros a cargo del responsable de la infracción, además de los rubros establecidos en el artículo 176 del Código de Procedimiento Penal.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 157.- La caución de casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, sin perjuicio de lo anotado en el inciso tercero del Art. 155, y a acepción del caso contemplado en el Art. 126 de esta Ley, se calculará tomado como referencia las siguientes reglas:

- a) Por muerte, una indemnización equivalente a 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, mas costas,
- b) Por incapacidad definitiva, el valor estimativo de los gasto médicos y la indemnización de 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, mas costas,
- c) Por incapacidad temporal de más de 120 días, el valor estimativo de los gasto médicos que demanden la recuperación y rehabilitación de la víctima y la indemnización equivalente a 5 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, mas costas; y
- d) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, el valor estimativo de los gastos medico que demanden la recuperación y rehabilitación, una indemnización equivalente a 3 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, mas costas".

Art. 158.- Si el imputado no compareciere personalmente o por medio de su abogado defensor ante el Fiscal o el Juez habiendo sido legalmente notificado para el cumplimiento de una diligencia o acto procesal, el juez procederá conforme el Código de Procedimiento Penal. Hecha efectiva la caución, su monto se destinará de conformidad con el artículo 30 literal j) de esta Ley, excluyendo los valores que corresponden a los daños y perjuicios del agraviado, los mismos que serán pagados en forma inmediata. Por la ejecución de la caución carcelaria, el imputado no quedará liberado de la pena, debiendo continuar la sustanciación del proceso. Si el imputado fuere absuelto tendrá derecho a la devolución de los valores erogados con motivo de la ejecución de la caución. Si fuere declarado culpable, dichos valores se imputarán a la obligación de pagar daños y perjuicios a los que fuere condenado.

Art. 159.- Si el sospechoso o imputado no comparece a una audiencia de manera injustificada y en la cual era obligatoria su presencia, sin importar el tipo de delito del que se trate, el juez ordenará su detención preventiva hasta el día de la audiencia que deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes a la detención.

Art. 160.- En Los procesos penales por delitos de tránsito, la Instrucción Fiscal se sustanciará en el plazo de 45 días, en lo demás mediante el sistema oral, de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Penal, y con las disposiciones de esta Ley. La indagación previa no podrá prolongarse por más de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

30 días en los delitos sancionados con pena de prisión, y de 45 días en los delitos sancionados con la pena de reclusión. Estos plazos se contarán desde la fecha en la cual el Fiscal tuvo conocimiento del hecho.

Art. 161.- La etapa preprocesal de indagación previa y procesal de instrucción fiscal son orales, pero, la Fiscalía deberá dejar constancia escrita de las diligencias efectuadas en las que se contenga el archivo histórico de dichos actos, de manera que no se afecte el derecho a la legítima defensa.

Art. 162.- Como regla general, toda diligencia que realice la Fiscalía será de libre acceso para las partes, salvo aquellas diligencias investigativas autorizadas por el Juez, como la detención para fines investigativos, el allanamiento o la intervención de comunicaciones.

Art. 163.- El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y de ser posible, fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción. Los organismos u agentes policiales correspondientes, remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos a la infracción, en el plazo de veinticuatro horas bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o quienes hagan sus veces. El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenado al pago de daños y perjuicios ocasionados.

Art. 164.- Para la sustanciación de los procesos penales de tránsito, el juez considerará el parte policial como un elemento informativo o referencial.

Art. 165.- Los agentes que tomen procedimiento en un accidente de tránsito y siempre que cuenten con los suficientes elementos probatorios están facultados para detener al presunto autor de un delito de tránsito en donde resulten muertos o lesionados graves y ponerlo a órdenes del Juez de Tránsito competente, así como a la aprehensión de los vehículos involucrados, los mismos que serán puestos inmediatamente a órdenes del respectivo agente fiscal, quien dentro de las veinticuatro horas siguientes a la detención y aprehensión que señala este artículo, deberá dictar la resolución de inicio de instrucción fiscal y notificarla al Juez de Tránsito respectivo, para los fines establecidos en el artículo 155 de esta Ley. El incumplimiento de los plazos perentorios señalados en este artículo será sancionado con la " LA BAJA DEL AGENTE QUE TOMÓ PROCEDIMIENTO Y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

LA DESTITUCION DEL FISCAL EN SU CASO .En la resolución de inicio de instrucción fiscal, se ordenará además el reconocimiento pericial de los vehículos y la valoración de los daños causados, luego de lo cual, aquellos serán devueltos inmediatamente a sus dueños. De no haberse efectuado la aprehensión del o los vehículos involucrados, o de devolverseles posteriormente, el agente fiscal podrá solicitar al Juez de Tránsito disponga las medidas cautelares pertinentes para la práctica de las mencionadas diligencias. La diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el Fiscal recibe el parte policial correspondiente. Posteriormente al reconocimiento pericial se entregará el automotor a su propietario, o su representante.

Art. 166.-Las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspección y peritajes, serán realizados por personal especializado del Servicio de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional (SIAT), la Unidad de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (UIAT) y la Oficina de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (OIAT) en la Provincia del Guayas; el reconocimiento médico de lesiones, heridas y reconocimiento exterior y autopsia se practicarán de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Penal.

Art. 167.- Las audiencias en cualquier etapa del procedimiento serán públicas y las resoluciones se pronunciarán inmediatamente luego de acabada la audiencia. La misma se reducirá a escrito y notificará en un plazo de cuarenta y ocho horas a las partes, a excepción de la audiencia de juicio donde el plazo para notificar serán de setenta y dos horas. A pedido de las partes la notificación se podrá hacer vía electrónica. En todo tipo de audiencia es derecho del acusado y del afectado estar presentes, pero salvo la audiencia donde se efectúe la instrucción fiscal y la del juicio, bastará la presencia de los abogados y el juzgador para que se pueda llevar a cabo. Para todo tipo de audiencia se prohíbe la remisión con anticipación al juzgador del expediente fiscal o cualquier otro antecedente escrito, las resoluciones se adoptarán en base a la controversia oral de las partes; y, la utilización de evidencia escrita se lo hará conforme a los principios del sistema oral y precautelando que éstas no sustituyan o reemplacen al testimonio que deben rendir peritos y testigos. Las audiencias para la tramitación de los recursos, se harán en un plazo no menor a tres días ni mayor a diez.

[Handwritten signature]

[Handwritten initials and signatures]

[Large handwritten mark or signature]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 168.- Cuando el fiscal se abstuviere de acusar al imputado, el Juez podrá consultar al Ministro Fiscal Distrital, si éste revocare el dictamen del inferior, designará otro Fiscal para que intervenga en la etapa del juicio, si ratificare el dictamen del inferior, el Juez dispondrá el archivo de la causa de acuerdo con el Código de Procedimiento Penal. Si el dictamen fiscal fuere acusatorio el Juez de Tránsito, dentro del plazo de diez días desde la fecha de su notificación, señalará día y hora para que tenga lugar la audiencia oral pública de juzgamiento, que se instalará dentro de un plazo no menor de tres días ni mayor a diez días siguientes a su convocatoria. Si la audiencia oral y pública de juzgamiento no se llevare a efecto en dos ocasiones por causas que tengan relación con el procesado, por la sola voluntad de éste, en querer dilatar la causa, aquella se practicará en ausencia del imputado, sin que por ello haya recurso alguno. En lo demás y para el desarrollo de la audiencia oral y pública de juzgamiento, se seguirán las normas del Código de Procedimiento Penal que fueren aplicables. Si al tiempo de la convocatoria a la audiencia oral pública de juzgamiento, el acusado estuviere prófugo, el juez después de dictado dicho auto, ordenará la suspensión de la etapa del juicio hasta que el encausado sea aprehendido o se presente voluntariamente.

Art. 169.- Dentro del plazo establecido para la instalación de la audiencia oral pública de juzgamiento, las partes presentarán el listado de testigos que deberán declarar en ella y solicitarán la práctica de las pruebas necesarias que deban actuarse durante la audiencia, tanto para comprobar la existencia material del delito como la responsabilidad penal del imputado, y para fijar el monto de los daños y perjuicios ocasionados. La audiencia oral se instalará y sustanciará de conformidad con las reglas establecidas para la etapa de juicio en el Código de Procedimiento Penal. De haber acusación particular, los daños y perjuicios serán discutidos y analizados en la misma audiencia. Concluida la audiencia oral pública de juzgamiento, el Juez de Tránsito dictará sentencia aplicando las normas del Código de Procedimiento Penal. Si fuere condenatoria declarará además la obligación del condenado de pagar los daños y perjuicios, en el monto que para el efecto se liquiden en la misma sentencia.

Art. 170.- El desistimiento de la parte afectada, el abandono de la acusación particular, o el arreglo judicial o extrajudicial entre los implicados de un accidente de tránsito, no extingue la acción penal, salvo en los delitos en que solo hubiesen daños materiales y/o lesiones que produzcan incapacidad física menor a 90 días.

Art. 171.- Los acuerdos reparatorios a los que hubieren llegado las partes, serán aceptados por el juez en sentencia. Su alcance, no afectará la pérdida de puntos u otras sanciones de carácter administrativo. En caso de que el acuerdo no se



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

cumpliere el afectado podrá escoger entre las opciones de hacer cumplir el acuerdo contenido ya en sentencia ejecutoriada o continuar la acción penal.

Art. 172.- En los delitos en que no existan antecedentes necesarios para iniciar una investigación, mientras el caso está en indagación previa, el Fiscal podrá dictar el archivo provisional del mismo que deberá ser notificado al afectado. En caso que el afectado no esté de acuerdo, el caso irá a conocimiento del superior quien se pronunciará y su resolución será definitiva. Si se modificase la resolución inicial, el trámite será entregado a un nuevo Fiscal. Si antes de que se termine el plazo legal para cerrar la indagación previa, aparecieren indicios que permitan reactivar la investigación del caso, se podrá impulsar la investigación y continuar con el trámite. En caso contrario la causa se archivará de manera definitiva.

Art. 173.- En aquellos delitos donde por las circunstancias, el infractor sufre un daño físico grave que le imposibilite llevar una vida normal o las únicas víctimas fuesen su cónyuge o pareja en unión libre y familiares comprendidos hasta el segundo grado de consanguinidad, a petición del Fiscal y luego de constatar que en el caso concreto la aplicación de la pena no responde a un interés social, el juez puede conceder el principio de oportunidad y archivar el caso previa audiencia. Las víctimas quedan habilitadas para plantear la indemnización a que tuviesen derecho ante el propio Juez de Tránsito. Para su tramitación se citará a una audiencia donde las partes podrán hacer valer sus derechos, de acuerdo a las normas del debido proceso.

Art. 174.- En materia de tránsito, todos los delitos a excepción de los casos en que hubiese muertos son susceptibles de aplicar el procedimiento abreviado conforme lo establece el Código de Procedimiento Penal. En la aplicación de este procedimiento, el Fiscal queda autorizado a solicitar una pena reducida hasta un máximo del cincuenta por ciento de la pena fijada.

Art. 175.- Toda sentencia condenatoria por infracciones a la presente Ley conlleva la obligación del infractor de pagar las costas procesales y obligaciones civiles. Las obligaciones civiles se harán extensivas solidariamente, a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias del vehículo conducido por el sentenciado. Salvo que se probare la sustracción del vehículo.

Art. 176.- En materia de tránsito, las sentencias serán susceptibles de apelación para ante la Corte Provincial de Justicia y de casación y revisión para ante la Corte Nacional de Justicia, conforme al Código de Procedimiento Penal; los autos y resoluciones son impugnables sólo en los casos y formas expresamente establecidos en el Código de Procedimiento Penal.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 177.- Las contravenciones, serán juzgadas de conformidad con lo previsto en el presente Capítulo.

Art. 178 En las contravenciones que no fueren impugnadas dentro del término de tres días , se entenderá la aceptación voluntaria del infractor, y el valor de la multa será cancelado en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción o en cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros, dentro de los diez días siguientes a la emisión de la boleta . La acción de cobro de la multa prescribirá en el plazo de 5 años . En caso de aceptación del contraventor , la boleta de citación expedida por el agente de tránsito constituye título de crédito para dichos cobros, no necesitándose , para el efecto , sentencia judicial. Los jueces de Contravenciones de Tránsito o la autoridad competente , juzgaran únicamente las contravenciones que fueren impugnadas por el infractor. En caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días , el juez concederá un término de pruebas de tres días, vencido el cual pronunciara sentencia aun en ausencia del infractor. La sentencia dictada por el juez no sera susceptible de recurso alguno y obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción. La aceptación voluntaria del cometimiento de la infracción no le exime de la pérdida de los puntos de la licencia de conducir a correspondiente a la infracción.

Art. 179.- En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contados desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley. Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para el efecto en el Reglamento. En caso de impugnación de la contravención , el impugnante presentara la copia de la boleta de citación ante el Juez de Contravenciones o la autoridad competente, quien juzgara sumariamente en una sola audiencia convocada para el efecto en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho de defensa e impondrá las sanciones que correspondan. El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes. Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar a su conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible de su vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos. El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación del acta de juzgamiento, en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa. Estos valores si fuese necesario, se recaudarán mediante el procedimiento coactivo. El acta de juzgamiento, cuya notificación obligatoriamente se la hará a los organismos de tránsito correspondientes, constituye título de crédito contra el conductor o el propietario del vehículo, según el caso, y el valor de la multa deberá cancelarse en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción, o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros

Art. 180.- Si durante el juzgamiento de una contravención el Juez llega a tener conocimiento de la perpetración de un delito de acción pública de instancia oficial, actuará de conformidad con lo dispuesto en el Código de Procedimiento Penal.

Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad u otras personas con discapacidad.

Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los 0.3 GRAMOS, según las escalas que se establezcan en el Reglamento; ni sustancias estupefacientes, narcolectivos y psicotrópicas. Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito. Adicionalmente, se establecerán pruebas periódicas o esporádicas para conductores de vehículos de transporte público para la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

detección de posibles intoxicaciones por alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

Art. 183.- Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen.

Art. 184.- Las empresas, agencias de publicidad o medios de comunicación en general no podrán utilizar en sus campañas publicitarias o divulgativas, mensajes, imágenes, sonidos, que induzcan al espectador al riesgo en la circulación vehicular, imprudencia, conducción peligrosa u otros de igual connotación.

Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos: a) Reducir de forma sistemática los accidentes de tránsito; b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes; c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular; d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre; e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental; f) Procurar la disminución de la comisión de las infracciones de tránsito; g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación; h) Difundir, por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito; i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores; j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización; k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de niños, niñas y adolescentes, con discapacidad y demás grupos vulnerables; l) Promover el respeto a los derechos humanos, eliminando toda forma de discriminación, y generar un trato inclusivo de niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores de 65 años de edad y con discapacidad, y demás usuarios de las vías. El Ministerio de Educación, la Comisión Nacional y los Gobiernos Seccionales, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo.

Art. 186.- El Ministerio de Educación, conjuntamente con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y en coordinación con la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

autorizarán los planes y programas educativos para estudiantes, peatones, conductores, instructores viales y demás actores relacionados con la educación, prevención, tránsito y seguridad vial.

Art. 187.- El Ministerio de Salud Pública, conjuntamente con la Comisión Nacional, en el ámbito de sus competencias, diseñarán y autorizarán los planes y programas de capacitación para la autoridad de control y los profesionales del área médica relacionados con la prevención, atención a heridos, traslado de víctimas, manejo de emergencias y rehabilitación.

Art. 188.- La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales o no profesionales estarán a cargo de las escuelas de conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior autorizados por el Directorio de la Comisión Nacional, las cuales serán supervisadas por el Directorio Ejecutivo, en forma directa o a través de las Comisiones Provinciales. Las escuelas de formación e Institutos Técnicos de Educación Superior, y capacitación de conductores profesionales y no profesionales para su funcionamiento, deberán cumplir como mínimo, estos requisitos:

- a) Tener objeto social específico en educación y seguridad vial;
- b) Contar con infraestructura física, vehículos e implementos para el aprendizaje teórico-práctico;
- c) En el caso de los Institutos Técnicos de Educación Superior, cumplir con los planes y programas de estudio que determine el CONESUP y que apruebe la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El CONESUP controlará y evaluará el cumplimiento de los planes y programas de estudio.

En caso de que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no aprobare los planes elaborados por el CONESUP, o realizar observaciones a los mismos, deberán remitirse a las mismas al CONESUP a fin de que de una manera consensuada se apruebe los planes y programas;

- d) Mantener un cuerpo directivo y docente idóneo.

Las escuelas de conductores a las que se refiere el presente artículo realizarán obligatoriamente al menos una vez al año, actividades y programas de educación y seguridad vial, en beneficio de la comunidad de su respectivo domicilio, acciones que serán reportadas a la Comisión Nacional. Se faculta al Servicio Ecuatoriano de Capacitación Profesional (SECAP) para que sea el encargado de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de maquinaria agrícola. y a FEDESOMECE para el caso del equipo caminero .



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 189.- Las Escuelas de conducción e Institutos Técnicos de Educación Superior, autorizados para la formación serán también encargados de la capacitación, para la recuperación de puntos en las licencias de conducir.

Art. 190.- El Directorio de la Comisión Nacional dictará las normas de funcionamiento y control de las escuelas de formación, capacitación y entrenamiento de capacitadores e instructores en conducción, tránsito y seguridad vial; profesores; y, auditores viales conforme a la normativa que se expida para el efecto. De igual manera dictará las normas de funcionamiento y control de la Escuela de Conductores Andinos, conforme a la normativa nacional, y andina vigente.

Art. 191.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional impondrá a las escuelas de conducción y centros de capacitación, sanciones administrativas, como: multas, suspensión o revocatoria de la autorización de funcionamiento, cuando se compruebe el incumplimiento a las normas vigentes; y podrá ordenar su reapertura, una vez subsanadas las causales que provocaron tal suspensión. Podrá también ordenar su clausura definitiva en el caso del artículo 93 de esta Ley.

Art. 192.- El Directorio de la Comisión Nacional dictará las normas de funcionamiento para la formación y capacitación del personal de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como prerequisite para el desempeño de esta actividad.

Art. 193.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, los Directores de las Comisiones Provinciales, conocerán y sancionarán, conforme con sus respectivas competencias, y con sujeción al procedimiento señalado en esta Ley y sus normas reglamentarias, las infracciones administrativas cometidas por las personas naturales o jurídicas titulares de una autorización o permiso para el funcionamiento de una escuela de conducción y centro de capacitación de conductores profesionales y no profesionales.

Art. 194.- Las infracciones sujetas a una sanción administrativa, se clasifican en leves, graves y muy grave.

Art. 195.- La sanción administrativa no eximirá al infractor de las acciones civiles o penales a que hubiera lugar.

Art. 196.- El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional y los Directores de las Comisiones Provinciales, serán los encargados de elaborar y supervisar los



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

planes, programas, proyectos y campañas de prevención, educación y seguridad vial, la realización de estudios, formulación de soluciones y ejecución de acciones para la reducción de la accidentabilidad, con base en los factores y causas de incidencia.

Art. 197.- El Ministerio de Salud Pública, en coordinación con el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, en el ámbito de sus competencias, diseñarán, autorizarán y pondrán en ejecución los programas de fortalecimiento de la red de emergencias, atención prehospitalaria y hospitalaria, y centros de atención de urgencias para las víctimas de los accidentes de tránsito, así como un sistema de referencia.

Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes: a) Contar con las garantías necesarias para un tránsito seguro; b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas; c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad; d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás; e) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas; f) Recibir orientación adecuada de los agentes de tránsito sobre señalización vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el desplazamiento de personas y recibir de estos y de los demás ciudadanos la asistencia oportuna cuando sea necesario; y, g) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente: a) Acatar las indicaciones de los agentes de tránsito y las disposiciones que al efecto se dicten; b) Utilizar las calles y aceras para la práctica de actividades que no atenten contra su seguridad, la de terceros o bienes; c) Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automovilistas en lugares inapropiados o prohibidos; d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos, **DE NO EXISTIR CRUCES CEBRA, CRUZAR POR LAS ESQUINAS DE LAS INTERSECCIONES**; e) Abstenerse de caminar sobre la calzada de las calles abiertas al tránsito vehicular; f) abstenerse de cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente; g) Cuando no existan aceras junto a la calzada, circular al margen de los lugares marcados y, a falta de marca, por el espaldón de la vía y siempre en sentido contrario al tránsito de vehículos; h) Embarcarse o desembarcarse de un vehículo sin invadir la calle, sólo cuando el vehículo esté detenido y próximo a la orilla de la acera; i) Procurar en todo momento su propia



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

seguridad y la de los demás; y, j) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 200.- Personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables; gozarán de los siguientes derechos y preferencias: a) En las intersecciones, pasos peatonales, cruces cebrá y donde no existan semáforos, gozarán de derecho de paso sobre las personas y los vehículos. Es obligación de todo usuario vial, incluyendo a los conductores ceder el paso y mantenerse detenidos hasta que concluyan el cruce; y, b) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 201.- Los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros tienen derecho a: a) Ser transportados con un adecuado nivel de servicio, pagando la tarifa correspondiente; b) Exigir de los operadores la observancia de las disposiciones de la Ley y sus reglamentos; c) Que se otorgue un comprobante o etiqueta que ampare el equipaje, en rutas intraprovinciales, interprovinciales e internacionales; y, en caso de pérdida al pago del valor declarado por el pasajero; d) Denunciar las deficiencias o irregularidades del servicio de transporte de conformidad con la normativa vigente; e) Que se respete las tarifas aprobadas, en especial la de los niños, estudiantes, adultos mayores de 65 años de edad y personas con discapacidad; y, f) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.

Art. 202.- Los usuarios o pasajeros del servicio de transporte público tendrán las siguientes obligaciones: a) Abstenerse de utilizar el servicio de transporte público cuando su conductor se encuentre con signos de ebriedad, influencia de estupefacientes o psicotrópicos; b) Abstenerse de ejecutar a bordo de la unidad, actos que atenten contra la tranquilidad, comodidad, seguridad o integridad de los usuarios o que contravengan disposiciones legales o reglamentarias; c) Exigir la utilización de las paradas autorizadas para el embarque o desembarque de pasajeros, y solicitarla con la anticipación debida; d) Abstenerse de ejecutar o hacer ejecutar actos contra el buen estado de las unidades de transporte y el mobiliario público; e) En el transporte público urbano ceder el asiento a las personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos vulnerables; f) No fumar en las unidades de transporte público; g) No arrojar desechos que contamine el ambiente, desde el interior del vehículo; y, h) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 203.- En los casos que se atente contra los derechos de los usuarios, la Policía Nacional está obligada a prestar auxilio inmediato.

Art. 204.- Los ciclistas tendrán los siguientes derechos: a) Transitar por todas las vías públicas del país, con respeto y seguridad, excepto en aquellos en la que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como túneles y pasos a desnivel sin carril para ciclistas, en los que se deberá adecuar espacios para hacerlo; b) Disponer de vías de circulación privilegiada dentro de las ciudades y en las carreteras, como ciclovías y espacios similares; c) Disponer de espacios gratuitos y libres de obstáculos, con las adecuaciones correspondiente, para el parqueo de las bicicletas en los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares; d) Derecho preferente de vía o circulación en los desvíos de avenidas y carreteras, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías; e) A transportar sus bicicletas en los vehículos de transporte público cantonal e interprovincial, sin ningún costo adicional. Para facilitar este derecho, y sin perjuicio de su cumplimiento incondicional, los transportistas dotarán a sus unidades de estructuras portabicicletas en sus partes anterior y superior; y, f) Derecho a tener días de circulación preferente de las bicicletas en el área urbana, con determinación de recorridos, favoreciéndose e impulsándose el desarrollo de ciclopaseos ciudadanos.

Art. 205.- Los importadores de vehículos, de repuestos, equipos, partes y piezas; carroceros y ensambladores, podrán comercializarlos si cumplen con todas las disposiciones de seguridad automotriz expedidas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización-INEN, la Comisión Nacional y otras autoridades nacionales en materia de transporte terrestre; para ello el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional estará en capacidad de supervisar, fiscalizar y sancionar el incumplimiento de esta disposición.

Art. 206.- La Comisión Nacional autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.

Art. 207.- La Comisión Nacional adoptará las medidas necesarias para la homologación de materiales y dispositivos de tránsito y seguridad vial con el fin de homogeneizarlos y garantizar a los usuarios condiciones óptimas de operación, compatibilidad y cumplimiento de normas nacionales e internacionales, así como las mejores prestaciones en su funcionamiento. Esta actividad la realizará en laboratorios especializados, propios o de terceros.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 208.- La Comisión Nacional en coordinación con el INEN, será la encargada de expedir la regulación sobre señalización vial para el tránsito, que se ejecutará a nivel nacional.

Art. 209.- Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial, previamente al inicio de las obras. Los municipios, consejos provinciales y Ministerio de Obras Públicas, deberán exigir como requisito obligatorio en todo nuevo proyecto de construcción de vías de circulación vehicular, la incorporación de senderos asfaltados o de hormigón para el uso de bicicletas con una anchura que no deberá ser inferior a los dos metros por cada vía unidireccional. Las entidades municipales deberán hacer estudios para incorporar en el casco urbano vías nuevas de circulación y lugares destinados para estacionamiento de bicicletas para facilitar la masificación de este medio de transporte.

Art. 210.- Cuando se determine que no se ha cumplido con lo señalado en el artículo anterior, el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional sancionará conforme a esta Ley y su Reglamento.

Art. 211.- Todos los automotores que circulen dentro del territorio ecuatoriano deberán estar provistos de partes, componentes y equipos que aseguren que no rebasen los límites máximos permisibles de emisión de gases y ruidos contaminantes establecidos en el Reglamento.

Art. 212.- Los importadores y ensambladores de automotores son responsables de que los vehículos tengan dispositivos anticontaminantes.

Art. 213.- Los vehículos usados, donados al Estado ecuatoriano, que ingresen al país legalmente, serán objeto de una revisión técnica vehicular exhaustiva y más completa que la revisión normal. En estos casos los centros de revisión técnico vehicular inspeccionarán el resto de sistemas mecánicos, transmisión y motor, bajo el mecanismo de revisión completa de cada unidad, desde el puerto de ingreso, previo a su desaduanización y matriculación.

Art. 214.- Se prohíbe la instalación en carreteras de vallas, carteles, letreros luminosos, paneles publicitarios u otros similares que distraigan a los conductores y peatones, afecten la seguridad vial, persuadan o inciten a prácticas de conducción peligrosa, antirreglamentaria o riesgosa. El Director Ejecutivo de la Comisión Nacional establecerá en el Reglamento las normas a ser observadas y dispondrá el retiro de tales elementos, cuando no cumplan con las normas determinadas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

LIBRO 5

Art. 215.- Para poder transitar dentro del territorio nacional, todo vehículo a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, sea de propiedad pública o privada, deberá estar asegurado con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT vigente, el cual se registrará con base a las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento.

Art. 216.- El SOAT es de carácter obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal; no excluye y será compatible con cualquier otro seguro, sea obligatorio o voluntario, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina prepagada los cuales se aplicarán en exceso a las coberturas del SOAT. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas, estará gravado con tarifa cero del impuesto al valor agregado, y exento de los demás tributos que gravan, en general, a los seguros.

Art. 217.- El SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente de tránsito, conforme las coberturas, condiciones y límites asegurados que se establezcan en el Reglamento.

Art. 218.- El SOAT solo podrá ser emitido por las empresas de seguros autorizadas por la Superintendencia de Bancos y Seguros para operar en el ramo Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.

Art. 219.- Las empresas de seguros autorizadas para operar en el ramo SOAT están obligadas a asegurar cualquier vehículo a motor para el que se le solicitare el seguro, sin distinción de ninguna naturaleza, por lo que no podrán negarse a emitir la respectiva póliza o renovarla, según sea el caso.

Art. 220.- Las empresas aseguradoras que tengan la autorización para operar en el ramo SOAT, lo deberán hacer como mínimo por tres años consecutivos desde la fecha de obtención de tal autorización, sin que exista la posibilidad de retirarse de la operación, salvo en los casos en que el organismo de control así lo sancione o por liquidación forzosa o voluntaria de la empresa de seguro.

Art. 221.- Toda persona víctima de accidente de tránsito ocurrido en el territorio nacional, tiene plenos derechos a las coberturas del SOAT y no se le podrán oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las que expresamente se indiquen en el Reglamento del seguro.

Art. 222.- El SOAT es requisito para poder circular en el país y para la obtención de la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

historial vehicular u otros documentos habilitantes; así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

Art. 223.- El retraso en la renovación anual del SOAT dará lugar al cobro de un recargo del quince por ciento (15%) por mes o fracción de mes de retraso. Los montos que se recauden por este concepto se destinarán al Fondo de Accidente de Tránsito (FONSAT).

Art. 224.- El Estado, con la intervención de la Superintendencia de Bancos y Seguros y el Ministerio de Salud Pública, dentro del ámbito de sus competencias, garantizará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las pólizas de seguros SOAT, así como de la prestación de los servicios de salud que requieran las víctimas de accidentes de tránsito amparadas por el SOAT, lo cual es un derecho humano, inalienable, indivisible, irrenunciable e intransigible.

Art. 225.- Si el monto total de los perjuicios causados por un accidente de tránsito, no son cubiertos por la respectiva póliza de seguro SOAT, el saldo correspondiente seguirá constituyendo responsabilidad civil del causante, cuando éste sea determinado por autoridad competente.

Art. 226.- Las pólizas SOAT no sustituyen en ningún caso las responsabilidades civiles originadas por los accidentes de tránsito, sin embargo, las indemnizaciones que son cubiertas por el SOAT serán deducidas a la responsabilidad civil. Las pólizas SOAT son de carácter acumulativas, incluyendo seguro médico, a cualquier cobertura que por otras pólizas haya a favor de terceras personas, para efectos de indemnizaciones.

Art. 227.- Se crea el "Fondo de Accidentes de Tránsito" (FONSAT), que se destinará para atender a las víctimas, transportadas y no transportadas, y deudos de las mismas en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio de accidentes de tránsito. La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dictará el Reglamento de aplicación, funcionamiento y destino de los recursos.

Art. 228.- A efectos de prestación de coberturas, el FONSAT será considerado como una aseguradora más, prestataria de coberturas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito a personas. Todas las aseguradoras autorizadas y prestatarias del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, están obligadas a aportar a este fondo un porcentaje de las primas emitidas según lo estipulado en el Reglamento.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 229.- Las tarifas de primas así como las tarifas de prestaciones médicas serán uniformes, obligatorias y fijas; y requieren de la aprobación de la Superintendencia de Bancos y Seguros o del Ministerio de Salud Pública, según su competencia. Serán revisadas cada año y modificadas, en los casos que amerite, de acuerdo a las variables que establezcan en el Reglamento. Cualquier variación en alguna de las tarifas antes indicadas deberá hacerse en concordancia con la restante y solo podrán ser puestas en vigencia a partir del primero de enero de cada año.

Art. 230.- La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial impulsará la creación del Fondo de Cesantía para conductores profesionales

Art. 231.- Este fondo servirá para garantizar una prestación de cesantía a aquellos conductores profesionales que hayan superado la edad mínima de jubilación o se encuentren imposibilitados de seguir prestando sus servicios como conductores. Las normas de funcionamiento y operación serán dictadas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

ART 232.- SE CREA EL FONDO DE PREVENCION VIAL DE ACCIDENTES DE TRANSITO (FPVIAL) , QUE TENDRA SU PROPIA PERSONERIA JURIDICA Y AUTONOMIA ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA, QUE CONTARA CON UN DIRECTORIO QUE ESTARA INTEGRADO POR UN MIEMBRO DELEGADO DEL MINISTERIO DE SALUD, UN MIEMBRO DELEGADO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS, UN MIEMBRO DELEGADO POR EL MINISTERIO DE GOBIERNO Y POLICIA, Y CULTOS, UN MIEMBRO DELEGADO POR EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA. LA PRESIDENCIA DEL DIRECTORIO SERA ROTATIVA CADA DOS AÑOS. TODAS LAS OPERADORAS AUTORIZADAS Y PRESTATARIAS DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO ESTAN OBLIGADAS A APORTAR EN EL FONDO EL 3% DE LAS PRIMAS EMITIDAS. ESTOS RECURSOS TAMBIEN SERVIRA PARA FINANCIAR SU FUNCIONAMIENTO Y OPERACION.

Art. 233.- El FPVIAL, se encargará de la implementación de planes, programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial; así como de la implementación de campañas para la promoción y difusión del SOAT.

Art. 234.- La Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) es una persona jurídica de derecho público, descentralizada, de duración indefinida, con patrimonio propio y con autonomía funcional, administrativa, financiera y presupuestaria, con domicilio en la ciudad de Guayaquil y con jurisdicción en el territorio de la provincia del Guayas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 235.- La Comisión de Tránsito del Guayas se conformará y funcionará según lo previsto en la presente Ley para las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Art. 236.- Dirigirá y controlará la actividad operativa y los servicios del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la jurisdicción de la provincia del Guayas, con sujeción a las regulaciones emanadas de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La planificación y organización de estas acciones podrán ser coordinadas con las municipalidades de esta provincia.

Art. 237.- El Director Ejecutivo de la CTG, que será de libre nombramiento y remoción, cumplirá las funciones previstas para un Director Provincial de una Comisión Provincial del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para ser designado Director de la CTG deberá reunir los requisitos establecidos en los artículos 33 y 35 de esta ley.

Art. 238.- El Director Ejecutivo ejercerá la representación legal, judicial y extrajudicial de la Comisión de Tránsito del Guayas, ejercerá la máxima autoridad administrativa de la institución; resolverá los asuntos administrativos y organizacionales del Cuerpo de Vigilancia y en general lo relativo a la organización interna de la CTG.. El Subdirector Ejecutivo de Comisión de tránsito del Guayas, quien será designado por el Director Ejecutivo y deberá reunir los mismos requisitos que el Director Ejecutivo, a quien subrogara en caso de ausencia temporal. Administrativamente ejecutara todas las gestiones encargadas por el Director Ejecutivo.

Art. 239.- El Directorio de la CTG tendrá a su cargo la presentación de su pro forma presupuestaria anual, la que será remitida al Directorio de la Comisión Nacional con fines de conocimiento; y de integración y consolidación del presupuesto del sector del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Art. 240.- El patrimonio de la Comisión de Tránsito del Guayas, se constituye por: a) Los bienes y valores de su actual dominio; b) Los impuestos de que sea beneficiario, de conformidad con la Ley; c) Las tasas, tarifas y contribuciones que recaude por la prestación de servicios, en cumplimiento de sus fines establecidos en esta Ley; d) Los recursos provenientes de créditos de cooperación, internos o externos; e) Los recursos provenientes de donaciones o legados a favor de la entidad, que deberán recibirse con beneficio de inventario; f) Las recaudaciones por concepto de multas impuestas por infracciones de tránsito cometidas en la Provincia del Guayas; g) Los valores que se recauden por concepto de venta de bienes y prestación de servicios; y, h) Cualquier otro ingreso legalmente percibido



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de esta Ley, que establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional.

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 órganos competentes y a las condiciones técnicas que para el efecto se determinaran en el Reglamento de esta Ley.

TERCERA.- Las infracciones de tránsito tipificadas en esta Ley, comprenden también a la transportación ferroviaria y buses de transporte rápido en vías exclusivas.

CUARTA.- Para la recaudación de los valores previstos en esta Ley, se confiere jurisdicción coactiva a la Comisión Nacional, o sus legítimos delegados, quienes tendrán la facultad de emitir los correspondientes títulos de crédito a base de los avisos que reciba por parte de las instancias pertinentes. Para el ejercicio de la jurisdicción coactiva se observarán las reglas generales del Código Tributario y Código de Procedimiento Civil.

QUINTA.- Facúltese a la Comisión Nacional para que, de conformidad con el Reglamento de Bienes del Sector Público, proceda al remate en subasta pública de los vehículos que, no habiendo sido retirados por sus propietarios de las dependencias de tránsito, hayan permanecido abandonados por más de un año, contados desde su fecha de ingreso.

SEXTA.- Los permisos internacionales y más documentos y distintivos que se requieran para conducir vehículos en el exterior, serán otorgados a los conductores profesionales y no profesionales de acuerdo con la regulación técnica que dicte la Comisión Nacional, de conformidad con los instrumentos internacionales vigentes.

SEPTIMA.- Los recursos destinados al tránsito nacional solo podrán ser invertidos en sus fines específicos, priorizando la prevención, señalización y seguridad vial.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

OCTAVA.- Los operadores del servicio de transporte público o quienes en general, para el desarrollo de su actividades, contraten choferes profesionales para su servicio, deberán afiliarlos obligatoriamente al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS).

NOVENA.- El propietario, representante legal o administrador de un garaje o taller de reparación de automotores al que fuere ingresado un vehículo que evidencie haber sufrido un accidente de tránsito, con el fin de ocultarlo, debe dar aviso inmediato a la autoridad competente.

DECIMA.- Las escuelas de choferes profesionales que en la actualidad son administradas por la Federación de Choferes Profesionales, a través de sus respectivos sindicatos filiales, continuarán funcionando sujetándose a las disposiciones de esta ley y a las regulaciones emanadas de la Comisión Nacional.

DECIMAPRIMERA.- La Escuela de Conductores Andinos administrada por la Federación Nacional de Transportistas Pesados del Ecuador se sujetará a las disposiciones legales y reglamentarias, instrumentos internacionales vigentes y a las regulaciones emanadas de la Comisión Nacional.

DECIMASEGUNDA.- En los Planes Reguladores de Desarrollo Físico y Urbanístico, los municipios deberán contemplar obligatoriamente espacios específicos para la construcción de ciclovías.

DECIMATERCERA.- Anualmente se establecerá la siniestralidad real que cubrió el SOAT en el respectivo año calendario. Si esa siniestralidad es menor que la estimada en las hipótesis para calcular las tarifas del SOAT, toda la diferencia de la utilidad será transferida al FONSAT, priorizando la inversión en las unidades de emergencia médica de los centros de salud del Estado.

DECIMACUARTA.- La Comisión Nacional evaluará permanentemente los ámbitos de las competencias transferidas a los municipios y se someterán las observaciones a conocimiento del Directorio, en caso de ser aspectos técnicos y operativos de tránsito y seguridad vial; y, a la Contraloría General del Estado, en caso de ser aspectos relacionados con los recursos que son materia de la transferencia de competencias. Los recursos que se destinen a los municipios en concepto del ejercicio de las competencias transferidas por la Comisión Nacional, irán destinados, única y exclusivamente, al cumplimiento de los fines establecidos en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de las competencias que hubiere asumido; por lo tanto, no podrán destinarse al gasto corriente de los municipios ni a ningún otro aspecto que desvíe a estos recursos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de su destino. La Contraloría General del Estado verificará el cumplimiento de esta disposición, siendo su inobservancia, motivo suficiente para revertir las competencias transferidas.

DECIMAQUINTA.- Los vehículos de servicio público, que hubieren cumplido su vida útil, deberán someterse al proceso de renovación y chatarrización del parque automotor, de acuerdo a lo establecido en el reglamento de la presente Ley.

DECIMASEXTA.- Deróguese la Ley Sustitutiva de la Ley de Creación de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, publicada en el Registro Oficial 202 del 1 de junio de 1999, así como su Reglamento y las demás disposiciones que le otorguen atribuciones y competencias, a excepción de la Ley de Personal del Cuerpo de Vigilancia de la Comisión de Tránsito del Guayas, publicada en el Registro Oficial 805 del 10 de agosto de 1984 y la Ley de Cesantía y Mortuoria para los Empleados Civiles de la Comisión de Tránsito del Guayas, publicada en el Registro Oficial 910 del 8 de abril de 1988 y las normas que se refieran a estas dos últimas leyes.

DECIMASEPTIMA.- Los conductores profesionales propietarios de unidades pertenezcan a cooperativas o compañías de transporte, y que por deficiencias físicas, visuales o psicológicas, se les hubiere suspendido su licencia para conducir, no perderán su condición de socios o accionistas dentro de las operadoras de transporte terrestre.

DECIMAOCTAVA.- Los miembros de la fuerza pública en servicio activo, vigilantes, autoridades o empleados civiles que trabajen en los organismos relacionados con el tránsito y el transporte terrestre, no pueden mantener directamente o a través de terceras personas unidades de su propiedad en las diferentes operadoras de transporte público o comercial en el país. El incumplimiento a esta disposición será sancionado con la separación del cargo y multa de veinte salarios básicos unificados. Lo establecido en la presente disposición se aplicará hasta dos años después de haber dejado de ser funcionarios de los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

DECIMANOVENA.- Para la autorización de la constitución de compañías, cuyo objeto social sea materia de esta Ley, la Superintendencia de Compañías y la Dirección Nacional de Cooperativas deberán contar previamente con un informe favorable emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

VIGÉSIMA.- El organismo competente, previo el otorgamiento de concesiones sobre frecuencias de radio que vayan a ser utilizadas por parte de las operadoras de transporte, deberán requerir a quien solicite el uso de frecuencia, la certificación emitida por la Comisión Nacional, en donde conste la calidad de operadores de transporte. El Organismo competente podrá dar por terminadas en forma anticipada y unilateral las concesiones de frecuencias otorgadas a personas naturales y jurídicas, que utilizan o permiten la utilización de frecuencias para la prestación de servicio de transporte público y comercial, sin contar con el permiso de operación correspondiente.

VIGESIMAPRIMERA.- En todo lo que no se encuentre previsto en la presente Ley, se aplicarán como normas supletorias las disposiciones del Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y Código de Procedimiento Civil.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Los títulos habilitantes y autorizaciones otorgados por los instituciones de tránsito y transporte terrestre, vigentes a la fecha de publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, mantendrán su validez hasta la fecha de caducidad de las mismas.

SEGUNDA.- En los juicios iniciados por infracciones de tránsito cometidas antes de la vigencia de la presente Ley, si la pena establecida al tiempo de la sentencia difiere de la que regía cuando se cometió la infracción, se aplicará la menos rigurosa.

TERCERA.- Hasta que se expidan los nuevos reglamentos de la presente Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, continuarán rigiendo los actuales.

CUARTA.- Las licencias de conducir legalmente otorgadas antes de la vigencia de la presente Ley, mantendrán su validez hasta el vencimiento de su plazo y no requerirán de una renovación anticipada. La autoridad competente evaluará, a los conductores de vehículos a motor, profesionales y no profesionales a nivel nacional que acudan a renovar sus licencias, a fin de constatar y actualizar los conocimientos en materia de tránsito y seguridad vial.

QUINTA.- En el plazo máximo de ciento ochenta días el Ministerio de Educación en coordinación con la Comisión Nacional, incorporará en los planes de educación nacional los temas relacionados con las disposiciones de esta Ley.

SEXTA.- Todos los bienes, muebles e inmuebles, que actualmente son de propiedad del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y de sus



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

[Firma]
Consejos Provinciales, pasarán a ser parte del patrimonio de la Comisión Nacional, a excepción de los bienes de la Policía Nacional que realiza el Control de Tránsito y Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas.

SEPTIMA.- La Comisión Nacional en el plazo máximo de dos años, establecerá el plan nacional de rutas y frecuencias, en el que se incluirá el programa de implementación de contratos de operación que deberán efectuarse, en acción conjunta con los sectores inmersos en la actividad del transporte público. Los permisos de operación de transporte público que caduquen durante ese período, podrán ser prorrogados hasta la expedición del correspondiente plan, siempre que cumplan con el cuadro de vida útil y las revisiones vehiculares establecidos en la Ley y sus reglamentos.

OCTAVA.- Los municipios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley.

NOVENA.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su funcionamiento aplicará el Orgánico Funcional del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre publicado en el Registro Oficial No. 231 de 13 de Diciembre del 2007, que permitirá la operación momentánea, hasta que se emita el nuevo Orgánico Funcional y los reglamentos correspondientes.

[Firma]
DECIMA.- Se garantiza la estabilidad laboral de los servidores amparados por la Ley de Servicio Civil y Carrera Administrativa que actualmente prestan sus servicios en los organismos de tránsito a nivel nacional y provincial, los mismos que dependerán administrativamente de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y/o Comisiones Provinciales.

DECIMAPRIMERA.- Los Ministerios de Salud Pública, Transporte y Obras Públicas y de Gobierno, policía y cultos; en un plazo no mayor de 30 días, mediante acuerdo ministerial, dictarán las normas de estructuración y funcionamiento de la Unidad Técnica del FPVIAL.

[Firma]
DECIMASEGUNDA.- Los operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero que hasta la promulgación de la presente Ley tengan en vigencia el permiso de conducción y mantenimiento de maquinaria agrícola y equipo caminero mantendrán su validez hasta el vencimiento de su plazo y no requerirán de una renovación anticipada, luego de vencido el mismo deberán hacer el canje de la licencia correspondiente en las Comisiones Provinciales respectivas.
[Firma]



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

DECIMATERCERA.- Las cooperativas de transporte terrestre público que se constituyan jurídicamente a partir de la expedición de la presente Ley, deberán obligatoriamente hacerlo bajo el sistema de CAJA COMÚN, previo a la obtención del documento habilitante que faculte la prestación del servicio en los diferentes tipos de transporte. Las cooperativas de transporte terrestre público que en la actualidad se manejan con caja simple, tendrán el plazo de cinco años contados a partir de la promulgación de la presente Ley, para que adapten su sistema al de CAJA COMUN, por lo que dentro de este plazo no será aplicable para las mismas la sanción determinada en el numeral 4 del artículo 82.

DECIMACUARTA.- Para a la transferencia de competencias a los municipios, conforme a lo señalado en el numeral 13 del Art. 20, la Comisión Nacional, en el plazo de 180 días posteriores a la emisión del Reglamento General a la Ley, realizará un estudio económico y técnico para la implementación general de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la sostenibilidad de todos los sistemas y procesos que le son inherentes.

DECIMAQUINTA.- El parque automotor que a la fecha se encuentre destinado al servicio de transporte escolar e institucional, se sujetará al sistema de renovación automática permanente, con liberación de derecho a la importación para la adquisición de unidades nuevas, diseñadas técnica y exclusivamente para el transporte escolar e institucional, las mismas que permanecerán incorporadas a este servicio por el lapso de diez años, en las categorías de capacidad que determinen sus requerimientos específicos.

DECIMASEXTA.- Los procesos de extinción de las instituciones prevista en la anterior Ley de Tránsito, se sujetará a lo dispuesto en el Reglamento que para el efecto expida el Presidente de la República.

DISPOSICIONES

PRIMERA.- Se derogan todas las normas, reglamentos, resoluciones, disposiciones e instructivos que se opongan a esta Ley.

SEGUNDA.- En la Ley Orgánica de la Policía Nacional, sustitúyase la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

denominación "Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres" por la siguiente: "Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial".

TERCERA.- Sustitúyase el Art. 55 de la Ley Orgánica de la Policía Nacional por el siguiente: "Art. 55.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, es el organismo responsable de controlar las actividades del tránsito y seguridad vial en las jurisdicciones señaladas por la Ley." La presente Ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su Publicación en el Registro Oficial.

[Handwritten signatures and initials on the left margin]

[Handwritten signature]
8.03/03/2010



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Oficio No. 056-2010-EHB-MG

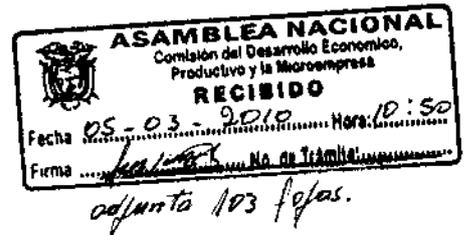
Quito, 5 de marzo de 2010

Señorita

Saruka Rodríguez

**PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE DESARROLLO ECONÓMICO
PRODUCTIVO Y LA MICROEMPRESA**

Presente.-



De mi consideración:

A continuación se dignará encontrar mi informe con las observaciones a las propuestas de reformas a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como mi propuesta de reforma a algunos artículos de la mencionada Ley.

1.- Art. 1:

El Asambleísta Mauro Andino propone agregar al Art. 1, que trata del objeto de la ley, las palabras "*prevención y sanción a los infractores*". El Asambleísta Fernando Vélez propone incluir solamente la palabra "*sanción*". La norma vigente señala que el objeto de la ley es la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Dentro de la planificación, regulación y control está comprendida la prevención y la sanción a los infractores, por lo que estas últimas no son por sí mismas objeto de la ley. En tal virtud, no son procedentes las propuestas.

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar el texto del artículo vigente por el siguiente:

"Art. 1.- La presente Ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización, y el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial con el fin de garantizar y proteger la movilidad de las personas y el transporte de bienes de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dichos desplazamientos, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos".

La finalidad de la ley no puede ser garantizar y proteger la movilidad de las personas, sino proteger a las personas que se movilizan de un lugar a otro; asimismo, no cabe hablar de protección del transporte de bienes, sino de los bienes que son transportados para garantizar su integridad.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

De otro lado, por la forma como se concibe el tema de la movilidad humana en la Constitución de la República, el cambio propuesto provocaría confusión, pues según el Art. 40 de la Norma Suprema que se encuentra en la Sección Tercera bajo el título "*Movilidad Humana*", lo que se reconoce a las personas es el **derecho a migrar**.

2.- Art. 2:

El Comandante General de la Policía Nacional propone hacer correcciones de forma que no son necesarias, sin embargo una de las correcciones no es de forma sino de fondo y tiene que ver con la atención a los grupos vulnerables que debe ser preferente, propuesta que se considera válida.

ANETA propone incluir entre los principios contenidos en el Art. 2, el de educación, que no es pertinente por la materia que regula la Ley.

Es menester ajustar esta norma a los principios constitucionales, pues entre los que establece menciona el derecho a la movilidad, que como queda señalado, en la Constitución se lo concibe como el derecho a migrar. En tal virtud, el Art. 2 debe decir lo siguiente:

"Art. 2.- La presente Ley se fundamenta en los siguientes principios generales: el derecho a la inviolabilidad de la vida y a una vida digna, el derecho al libre tránsito, el derecho a vivir en un ambiente sano; la eficacia, la eficiencia, la calidad, la jerarquía, la desconcentración, la descentralización, la coordinación, la participación, la planificación, la transparencia y la evaluación que deben inspirar la administración pública.

Para hacer efectivos los principios antes señalados, todos los actores involucrados en el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, actuarán con equidad y solidaridad social, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación y atención preferente a los grupos vulnerables, así como propenderán a la recuperación del espacio público en beneficio de los peatones y transportes no motorizados y a la concepción de áreas urbanas o ciudades amigables".

3.- Art. 3:

Esta norma establece los principios que rigen la prestación del servicio de transporte público; el Comandante General de la Policía Nacional, propone cambiar de sitio a la conjunción y que consta al final de este artículo, de manera que la frase "*continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas*" diría: "*continuidad, calidad y con tarifas socialmente justas*".

La propuesta no es procedente, pues el establecimiento de tarifas socialmente justas no constituye en sí un principio sino una exigencia que la ley establece para el servicio de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

transporte público.

4.- Art. 4:

Esta norma establece la obligación del Estado de garantizar a las personas el derecho a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, para lo cual dispone la enseñanza obligatoria en instituciones educativas públicas y privadas, en todos sus niveles, *de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito.* El Asambleísta Fernando Vélez propone insertar el principio de que en los establecimientos de educación públicos y privados del país, se debe crear como asignatura especial la materia de tránsito y seguridad vial, la misma que deberá ser dictada en los sextos grados de las escuelas y en el tercero de bachillerato. Propuesta similar hacen el Comandante General de la Policía Nacional y la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial.

La norma vigente actualmente incluye ya el principio general de educar y capacitar en materia de tránsito y seguridad vial, en todos los establecimientos educativos públicos y privados y en todos los niveles, siendo más amplia la cobertura de la norma respecto a las propuestas antes mencionadas, por lo que el artículo 4 debe permanecer con el texto actual a ese respecto.

De otro lado, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, propone incluir al final del artículo la frase: *“y la Dirección Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”*, para concordar este artículo con el contenido del Art. 186 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta propuesta es pertinente, pues además de la concordancia entre las normas citadas, con este cambio se aplica en debida forma los principios de participación y coordinación contenidos en el Art. 227 de la Constitución de la República. Por lo tanto, el Art. 4 debe decir:

“Art. 4.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial. Para el efecto se establecen, entre otras medidas, la enseñanza obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos y privados del país en todos sus niveles, de temas relacionados con la prevención y seguridad vial, así como los principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudios elaborados conjuntamente por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial”.

5.- Art. 5:

El Art. 5 establece lo siguiente:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

“Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación del conductor profesional y no profesional e impulsará un programa nacional de aseguramiento para los conductores profesionales”.

El Comandante General de la Policía Nacional propone el siguiente texto:

“Art. 5.- El Estado promoverá la capacitación integral, formación y tecnificación de los conductores en general e impulsará el desarrollo de un programa nacional de aseguramiento social para los conductores profesionales”.

De la revisión de la Ley, se observa que solamente existen dos categorías de conductores, los profesionales y los no profesionales, por lo que la propuesta en este sentido es improcedente.

Respecto al desarrollo de un programa nacional de aseguramiento social, la seguridad social es una materia que debe ser regulada por la Ley de Seguridad Social y en lo correspondiente a ciertas obligaciones patronales, por el Código del Trabajo; su aplicación depende del tipo de relación contractual que exista entre los conductores profesionales y sus respectivas empresas. En tal virtud, tampoco es procedente añadir la propuesta del Comandante General de la Policía Nacional a este respecto, por no ser de competencia de esta Ley.

6.- Art. 6:

El Art. 6 establece lo siguiente:

“Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso”.

El Comandante General de la Policía Nacional propone incluir al inicio de esta norma la siguiente frase: *“Corresponde exclusivamente al Estado como propietario”*, lo que no concuerda con las competencias exclusivas que establece la Constitución de la República en materia vial.

Sobre este mismo tema, el Asambleísta Fernando Vélez propone que el artículo se cambie por el siguiente:

“Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso con los municipios del país, que hayan asumido esta competencia”.

La propuesta antes citada es válida pero no completa, pues no solamente los municipios del país tienen competencias, según la Constitución, en esta materia, por lo que el Art. 6 debería decir lo siguiente:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

"Art. 6.- El Estado es propietario de las vías públicas, administrará y regulará su uso aplicando los principios constitucionales de desconcentración, descentralización, participación y coordinación, conjuntamente con los gobiernos autónomos descentralizados".

7.- Art. 7:

Esta norma se refiere a la naturaleza pública de las vías de circulación y establece como obligación del Estado la de garantizar la *"libre movilidad de personas, vehículos y bienes"*. El Comandante General de la Policía Nacional propone incluir el término *"seguridad vial"* luego de la frase *"En materia de transporte terrestre y tránsito"* y establecer como obligación del Estado la de *"garantizar la movilidad sustentable de personas, vehículos y bienes"*.

Respecto a las propuestas, no es factible añadir el término *"seguridad vial"* puesto que lo que garantiza la norma es que en materia de transporte terrestre y tránsito se aplicarán normas y condiciones de seguridad vial; en lo que se refiere a añadir al término movilidad la palabra sustentable, la Comandancia General de la Policía Nacional no ha fundamentado la necesidad de reformar el Art. 7 de esta forma, pero atendiendo al significado dado por la Real Academia de la Lengua Española al término *"sustentable"*: *"Que se puede sustentar o defender con razones"*, se puede observar que no es correcta la propuesta por cuanto se trata de un adjetivo que no sirve para calificar al término *movilidad*; además de lo señalado, hay que dejar claro que la movilidad humana y la libertad de tránsito son dos derechos diferentes según nuestra actual Constitución y siendo derechos constitucionales, son exigibles por sí mismos y deben ser garantizados por el Estado. De otro lado, la movilidad es un derecho humano, no de los bienes, por lo tanto no cabe hablar de movilidad de vehículos y bienes, estos últimos se transportan y pueden estar en tránsito de un lugar a otro, al igual que las personas, pero no son sujetos del derecho a la movilidad.

Como consecuencia de la diferencia antes anotada, cabe reformar este artículo para concordarlo eficazmente con las normas constitucionales, por lo que su texto debe decir:

"Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libertad de tránsito y transporte de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial".

8.- Art. 8:

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar en el Art. 8 la frase *"estado*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de emergencia” por “estado de excepción”, propuesta que es válida para ajustar los términos usados en la Ley a la Constitución de la República que establece en su Capítulo Tercero del Título Cuarto, Sección Cuarta, todo lo referente a los estados de excepción, que anteriormente eran denominados estados de emergencia, al tenor de la Constitución de 1998. Por lo tanto, el Art. 8 debe decir:

“Art. 8.- En caso de que se declare estado de excepción o se decrete el establecimiento de zonas de seguridad, los organismos y autoridades de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, por disposición del Presidente de la República, podrán restringir o cerrar temporalmente la circulación en las vías públicas que sean necesarias”.

9.- Art. 9:

El Art. 9 de la Ley dice lo siguiente:

“Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes”.

La Comandancia General de la Policía Nacional propone sustituir el Art. 9 por el siguiente:

“Art. 9.- Los peatones, pasajeros y conductores de vehículos de tracción humana, mecánica o animal podrán circular por las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, y demás resoluciones y regulaciones técnicas vigentes”.

La propuesta citada no es válida, pues la libertad de tránsito que se está garantizando en las anteriores disposiciones abarca a las personas y bienes, lo que significa que tanto los peatones, pasajeros, conductores, automotores y vehículos pueden transitar y transportarse libremente en carreteras y vías públicas del país.

10.- Art. 10:

Esta norma regula la situación de los extranjeros que condujeran vehículos en el Ecuador. El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar la primera parte de este artículo por el siguiente texto:

“Art. 10.- Los extranjeros que condujeran vehículos automotores, dentro del territorio nacional, se someterán a la presente Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. (...)”.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone reformar el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 10, añadiendo a los documentos que habilitan a conducir a los extranjeros, las licencias que hubieren sido emitidas en sus países; esta propuesta es válida, ya que por un elemental principio de correspondencia con las políticas de varios países de la comunidad internacional en materia de tránsito, es factible que en el Ecuador se acepten las licencias de conducir que hayan sido emitidas en otros países, sin embargo, habría que completar la propuesta de la Comisión señalando que dichas licencias deben estar vigentes así como todos los demás documentos a los que se refiere la norma; también propone añadir dos incisos, los cuales deben simplificarse en uno solo para no crear confusiones, por lo que propongo el siguiente texto para el Art. 10:

"Art. 10.- Los extranjeros que condujeran vehículos, dentro del territorio nacional, se someterán a la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. El Estado reconoce la validez de los documentos, distintivos, licencias de conducción emitidas en sus países, permisos internacionales de conducción, identificación vehicular y pases de aduana, que estén vigentes y hayan sido expedidos de conformidad con las normas y requisitos previstos en los instrumentos internacionales vigentes. Los extranjeros que cambiaren su calidad migratoria de turistas a residentes en el Ecuador, deberán obtener la correspondiente licencia de conducir cumpliendo los requisitos establecidos en el Art. 94 de esta Ley".

11.- Art. 11:

Esta norma establece la obligación del Estado de fomentar la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar el término "fomentar" por "impulsar" y el término "establecimiento" por la expresión "para establecer"; asimismo propone incluir luego de "políticas nacionales" la palabra "referentes".

Toda vez que las palabras impulsar y fomentar son sinónimos de acuerdo a los significados que les da la Real Academia de la Lengua Española, no es necesario el cambio propuesto en ese sentido; respecto a los otros cambios, el sentido de la norma no se alteraría y la redacción es correcta tal como se encuentra en este momento, por lo que tampoco son necesarios y por tanto el artículo 11 debe permanecer con el texto actual.

12.- Art. 12:

El Art. 12 actualmente vigente, dice lo siguiente:

"Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de la movilidad a través del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre, acoplados, teleféricos, funiculares, vehículos de actividades recreativas o turísticas, tranvías, metros y otros similares; la conducción y desplazamiento de vehículos a motor, de tracción



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal; la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial”.

El Comandante General de la Policía Nacional propone sustituirlo por el siguiente texto:

“Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de toda actividad relacionada con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre en sus diferentes modalidades; la conducción y desplazamiento de vehículos de tracción humana, mecánica o animal; la movilidad peatonal y la conducción o traslado de semovientes”.

La propuesta es coherente puesto que mejora la redacción de la norma y evita que exista una enumeración incompleta de los tipos de transporte terrestre. En lo referente a la movilidad peatonal, como ya quedó indicado antes, lo correcto es tratar el tema de la libertad de tránsito; y, finalmente, no es correcto eliminar al final del artículo la seguridad vial, puesto que las normas de la Ley en comento también son aplicables para esa materia. En consecuencia, el artículo 12 debe decir:

“Art. 12.- La presente Ley establece los lineamientos generales, económicos y organizacionales de toda actividad relacionada con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y sus disposiciones son aplicables en todo el territorio nacional para: el transporte terrestre en sus diferentes modalidades; la conducción y desplazamiento de vehículos de tracción humana, mecánica o animal; el libre tránsito peatonal, la conducción o traslado de semovientes y la seguridad vial”.

13.- Art. 13:

El Art. 13 actualmente vigente dice lo siguiente:

“Art. 13.- Son órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del sector;*
- b) La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,*
- c) La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados”.*

El Comandante General de la Policía Nacional y la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial proponen reformar este artículo cambiando el término “órganos” por “organismos”, y modificar el literal c) por el siguiente: “c) Dirección Nacional de control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados”.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

ANETA propone incluir después del literal c) los siguientes literales:

*...Las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
...Las Jefaturas y Subjefaturas de Control de Tránsito
...Los municipios”.*

Respecto a la propuesta del Comandante General de la Policía Nacional y de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, es procedente el cambio del término “*órgano*” por “*organismo*”, puesto que las entidades enumeradas en el Art. 13 son organismos de la administración pública, conformados por órganos públicos para su accionar; en derecho administrativo son organismos los entes que gozan de autonomía y tienen a su cargo una actividad específica regulada por el Derecho Público. Sobre la propuesta de incluir el transporte terrestre en la denominación de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, no procede, por cuanto el espíritu de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es que esa materia sea regulada por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos, y conforme a la Constitución, por los gobiernos autónomos descentralizados que tienen competencia en la regulación y control de tránsito y transporte en sus respectivas jurisdicciones. Por esta razón, la Disposición Final Tercera de la Ley reformó el Art. 55 de la Ley Orgánica de la Policía Nacional en este sentido.

En lo referente a la propuesta de ANETA, las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las Jefaturas y Subjefaturas de Control de Tránsito, son órganos desconcentrados de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de la Dirección Nacional de control del Tránsito y Seguridad Vial, respectivamente, los cuales ya están considerados en el texto actual. Respecto a la inclusión de los municipios, es procedente pero se debe incluir a los gobiernos autónomos descentralizados, para que el texto de la norma esté acorde a la Constitución vigente, la misma que en materia de transporte terrestre y tránsito, otorga a dichos organismos competencias exclusivas.

Por lo anteriormente analizado, el texto del Art. 13 de la Ley debe decir:

“Art. 13.- Son organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los siguientes:

- a) El Ministerio del sector;*
- b) La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados;*
- c) La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y,*
- d) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados”.*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

14.- Art. 14:

Esta norma establece la atribución del Presidente de la República, para definir el Ministerio que se encargue de la rectoría del sector del transporte terrestre y tránsito; el Comandante General de la Policía Nacional propone añadir a las palabras transporte terrestre y tránsito, la "seguridad vial", propuesta que es procedente puesto que el Art. 15 establece que dicho Ministerio dictará las políticas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y el Art. 16 señala que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial actuará con sujeción a las políticas dictadas por el Ministerio. Por este mismo motivo, también debe reformarse el título del Capítulo I, que debe decir "*DEL MINISTERIO DEL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL*".

15.- Art. 15:

El Comandante General de la Policía Nacional propone un cambio de redacción de esta norma que no afecta su sentido natural pero la hace más clara y comprensible, por lo que se debe acoger el cambio propuesto, de manera que el Art. 15 debe decir:

"Art. 15.- El Ministro del sector es el responsable de dictar las políticas, expedir los planes nacionales de desarrollo en la materia y supervisar su cumplimiento en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

16.- Art. 16:

El Art. 16 dice lo siguiente:

"Art. 16.- La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del sector. Tendrá su domicilio en el Distrito Metropolitano de Quito."

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es una entidad autónoma de derecho público, con personería jurídica, jurisdicción nacional, presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios".

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar la frase "ente encargado" por "máximo organismo" y modifica las atribuciones de la Comisión por las siguientes: "organización, planificación y regulación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial", eliminando el control. En el segundo inciso propone cambiar la palabra "propios" por "autónomos".

Respecto a la primera propuesta de establecer que la Comisión Nacional de Transporte



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el “máximo organismo” en esta materia, no es procedente, por cuanto dicha Comisión debe cumplir las políticas emanadas del Ministerio del sector, por una parte; además anteriormente ya se hizo una propuesta de añadir a los gobiernos autónomos descentralizados, pues éstos tienen competencias constitucionales que deben ser respetadas por los otros organismos encargados de esta materia, con los cuales no existe una relación jerarquizada sino de coordinación.

Sobre la segunda propuesta, está ya establecido al inicio del segundo inciso de esta norma, la calidad de autónoma de la Comisión, por lo que repetir dicho término no procede, toda vez que la autonomía implica tener *presupuesto, patrimonio y régimen administrativo y financiero propios*, tal como lo establece la norma actual.

El Asambleísta Fernando Vélez propone incluir en el primer inciso, la siguiente frase:

“Así como será el responsable de escoger y supervisar a las empresas aseguradoras que ofrecen en el país el servicio de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, a través de la Secretaría General, que será parte de este organismo”.

Sobre esta propuesta, cabe señalar que lo relativo al seguro obligatorio de accidentes de tránsito está regulado en el Libro Quinto de la Ley, por lo que incluir esta materia en el Art. 16 no procede por razones de técnica jurídica; además, no es procedente que la Comisión sea la responsable de escoger y supervisar a las empresas aseguradoras, porque una disposición de esta naturaleza, podría favorecer la creación de monopolios, aparte de que el Estado no debe limitar a las personas su capacidad de elección de servicios de naturaleza privada, afectando gravemente el derecho constitucional a la libre contratación, consagrado en el numeral 16 del Art. 66 de la Constitución. En relación a la supervisión de esas empresas, acoger esta propuesta sería otorgar a un organismo distinto al constitucionalmente previsto para tal función, de acuerdo al Art. 213 de la Constitución, por lo tanto la norma sería inconstitucional.

17.- Art. 17:

El Art. 17 establece la obligatoriedad de sesionar por parte de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señalando que ordinariamente lo hará una vez al mes y extraordinariamente cuando la convoque su presidente o a solicitud de 3 de sus miembros. El Comandante General de la Policía propone cambiar el artículo, señalando que la Comisión *“Sesionará ordinariamente de forma obligatoria”*, lo cual es improcedente porque no solamente las sesiones ordinarias deben ser obligatorias para la Comisión, sino también las extraordinarias, tal como lo prevé la norma actualmente vigente. Además, propone incluir al final del artículo luego de *“Sus resoluciones”* las palabras *“son obligatorias”*, no es necesario añadir en una norma que lo que regula es la forma como ha de tomar las resoluciones un ente de derecho público, el mismo que por su naturaleza, goza de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

las facultades que el derecho administrativo otorga a la administración pública en general, y de las que particularmente tiene por lo previsto en la ley en comento, las mismas que implican la fuerza coercitiva de las resoluciones que dicte la Comisión como ente público, por lo tanto su obligatoriedad.

18.- Art. 18:

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone cambiar su conformación de forma improcedente, por cuanto pretende añadir un representante más de la Función Ejecutiva, eliminando al Comandante General de la Policía Nacional o su delegado y reemplazándolo por el Ministro de Gobierno o su delegado, cuando dicha función ya tiene según la norma actualmente vigente dos representantes directos. Al respecto, hay que tomar en cuenta los siguientes principios consagrados en la Constitución de la República:

Art. 163 (Primer Inciso). La Policía Nacional es una institución estatal de carácter civil, armada, técnica, jerarquizada, disciplinada, profesional y altamente especializada, cuya misión es atender la seguridad ciudadana y el orden público, y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional.

Art. 227. La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, transparencia y evaluación.

El Art. 16 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el ente encargado de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y **seguridad vial**, como señala su denominación. Respecto a este tema, la Constitución de la República establece el principio general en el Art. 394, según el cual el Estado garantizará la libertad de transporte en todos sus ámbitos, la promoción del transporte público masivo y la adopción de tarifas diferenciadas y la obligación estatal de regularlo. Sobre este mismo tema, la Norma Suprema establece además competencias exclusivas tanto para el gobierno central como para los gobiernos autónomos y descentralizados, a saber:

Art. 261.- El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre:

4. *La planificación nacional.*

Art. 262.- Los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias:

3. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Art. 264.- *Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de las otras que determine la ley:*

6. *Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.*

Dentro de las competencias exclusivas del Estado central, previstas en el Art. 261 de la Constitución, no se encuentra la referente al tránsito y transporte público y tampoco a la seguridad vial, en virtud de las competencias exclusivas antes citadas.

Por lo tanto, en la conformación de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, debe establecerse el equilibrio necesario que garantice el correcto desarrollo de los principios constitucionales arriba mencionados, esto es, la desconcentración, descentralización y coordinación que debe existir en la administración pública, así como la participación de todos los sectores que deben estar involucrados en lo referente al transporte terrestre y la seguridad vial, los que están establecidos expresamente en la Constitución y son el gobierno central como órgano planificador, los gobiernos autónomos, provinciales y municipales como órganos encargados de la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte público en sus respectivas jurisdicciones y la Policía Nacional como institución pública encargada de la seguridad ciudadana.

En virtud de lo antes expuesto, el Art. 18 debe mantener el texto actual que es el que se ajusta a la Constitución.

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar el literal e) referente al Comandante General de la Policía Nacional o su delegado, que será el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, añadiendo a la denominación de este último las palabras "*transporte terrestre*"; al respecto, caben las mismas consideraciones realizadas respecto a la propuesta de reforma al Art. 13, anteriormente tratado.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone añadir un literal que diga:

"f) El Secretario General de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, con voz pero sin voto". Sobre esta propuesta, hay que atender a lo dispuesto en el Art. 232 de la Constitución, primer inciso: *"No podrán ser funcionarias ni funcionarios ni miembros de organismos directivos de entidades que ejerzan la potestad estatal de control y regulación, quienes tengan intereses en las áreas que vayan a ser controladas o reguladas o representen a terceros que los tengan"*. Aunque no tuviere voto, sino únicamente voz el Secretario General de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, no quita que dicho funcionario sería miembro de un organismo estatal de control y regulación como lo es la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto, la propuesta contradice la Constitución y no puede ser acogida.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

19.- Art. 19:

El Art. 19 dice lo siguiente:

"Art. 19.- Queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio tomar parte, interferir o influenciar, de cualquier manera en la administración de la Comisión Nacional".

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar el artículo, de la siguiente manera:

"Art. 19.- Queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio tomar parte, interferir, influenciar, o interceder de cualquier manera en la administración de la Comisión Nacional".

La propuesta cambia las palabras "tomar parte" por el término "interceder", cuyo significado según la Real Academia de la Lengua Española es: "Hablar en favor de alguien para conseguirle un bien o librarle de un mal". En tal virtud, que un miembro del Directorio tome parte por alguien ante la Comisión o interceda, tiene la misma connotación, por lo que no es necesaria una reforma en este sentido, además de que es más comprensible la expresión "tomar parte".

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone en cambio eliminar este artículo, lo cual es improcedente pues es una norma que tiene la finalidad de permitir que la administración de la Comisión Nacional se pueda realizar de una manera independiente y técnica.

20.- Art. 20:

Este artículo establece las funciones y atribuciones del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; se han realizado las siguientes propuestas de reforma a varios numerales detallados a continuación:

20.1 "2. Regular y controlar las actividades del transporte terrestre, tránsito y seguridad".

El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir a la regulación y control establecidos en el numeral citado, la facultad de "sancionar"; esta propuesta es improcedente en primer lugar porque no se sancionan las actividades del transporte, tránsito y seguridad vial, que es a lo que se refiere la norma, sino que se sancionan las infracciones a la ley; y, en segundo lugar, por cuanto las autoridades competentes para sancionar dichas infracciones no son ninguno de los órganos de la Comisión Nacional sino únicamente los jueces.

20.2 "9. Aprobar la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

diferentes clases de servicio, según las condiciones del mercado”.

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar este numeral por el siguiente:

“9. Aprobar y regular las tarifas correspondientes a los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio, prevaleciendo el interés social sobre las condiciones del mercado”.

La realización de los estudios sobre regulación de tarifas, es una atribución del Director Ejecutivo, según el Art. 29, numeral 5, de la Ley; por esta razón la atribución del Directorio es aprobar esa regulación, por lo que la primera parte de la propuesta antes citada no es procedente; respecto a la segunda parte, tratándose de un servicio público prestado por particulares y autorizado por el Estado, la fijación de tarifas no puede considerar la prevalencia del interés social sobre las condiciones del mercado, pues éste tiene que generar una utilidad para sus prestadores.

20.3 ***“13. Otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas, siempre que cumplan los requisitos previstos en la Constitución y la presente Ley”.***

El Comandante General de la Policía Nacional propone derogar este numeral, atendiendo a que las competencias exclusivas para organizar, planificar y controlar el tránsito y transporte terrestre se encuentran determinadas en la Constitución vigente. El Asambleísta Fernando Vélez propone mantener este numeral, pero con el siguiente texto:

“13. Otorgar a los municipios la competencia en materia de transporte, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas y rurales, una vez que el Concejo Municipal de esa jurisdicción haya tomado esta decisión”.

Al respecto, la propuesta del Comandante General de la Policía Nacional es correcta, pues la Constitución de la República es la que establece las competencias exclusivas en esta materia, para los Municipios, por lo tanto, no es jurídicamente procedente ni aceptable que el Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vía norma legal, sea titular de esas competencias y pueda otorgarlas; habiéndose tornado este numeral en inconstitucional, debe desaparecer.

Sobre la propuesta del Asambleísta Vélez, no es procedente por lo anteriormente analizado.

20.4 ***“14. Supervisar a las operadoras de transporte terrestre y demás instituciones prestadoras de servicios de tránsito y seguridad vial”.***



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El Comandante General de la Policía Nacional propone sustituir este numeral por el siguiente:

“14. Supervisar la gestión de las operadoras y demás instituciones prestadoras de servicios de transporte terrestre”.

El numeral 14 se refiere a dos tipos de entidades, por una parte las operadoras de transporte terrestre y por otra las instituciones dedicadas al tránsito y seguridad vial, entre ellas las que prestan servicios de capacitación en materia de tránsito y seguridad vial; no es procedente por lo tanto eliminar las materias de tránsito y seguridad vial dentro de la facultad de supervisión.

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir este numeral por el siguiente:

“14. A través de su Secretaría Técnica supervisará a las Compañías de Seguros responsables de las pólizas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”.

Como ya quedó señalado anteriormente, la supervisión de esas empresas, corresponde a las Superintendencias como órganos de control, conforme al Art. 213 de la Constitución, por lo tanto la propuesta es inconstitucional.

20.5 *“16. Conocer y aprobar el informe de labores del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, así como sus estados financieros auditados”.*

El Comandante General de la Policía Nacional propone cambiar la palabra “labores” por “gestión”; esta propuesta es acertada por cuanto la palabra gestión, según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española tiene como significado: “Hacer diligencias conducentes al logro de un negocio o de un deseo cualquiera”, es decir, su ámbito es más completo que el de la palabra “labores”, que solamente se refiere al trabajo realizado; lo que debe informar no solamente el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sino cualquier autoridad que dirija una institución del Estado, no abarca solamente el trabajo realizado sino todas las diligencias que le han permitido lograr los fines de la institución dirigida. Por lo tanto, el numeral 16 debe decir:

“16. Conocer y aprobar el informe de gestión del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional, así como sus estados financieros auditados”.

20.6 *“18. Autorizar al Director Ejecutivo la conformación de empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.*

El Asambleísta Fernando Vélez propone cambiar este numeral por el siguiente:

“18. Conformar empresas de economía mixta en el ámbito del transporte terrestre, tránsito



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

y seguridad vial”.

Esta propuesta no es procedente, toda vez que el Director Ejecutivo es el representante legal judicial y extrajudicial de la Comisión según el Art. 29, numeral 2, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo tanto es él quien en representación de la Comisión tiene la capacidad legal para ser parte en la constitución de empresas mixtas, y por ser un funcionario nombrado por el Directorio, debe dar cuentas a éste, razón por la cual la conformación de dichas empresas debe ser autorizada por el máximo órgano de la Comisión. En tal virtud, el numeral 18 debe mantener su texto actual.

20.7 *“19. Autorizar al Director Ejecutivo la suscripción de acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada”.*

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir este numeral por el siguiente:

*“19. **Suscribir** acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada”.*

Esta propuesta es improcedente, por el análisis realizado en el acápite anterior respecto a la representación legal que ejerce el Director Ejecutivo.

20.8 *“20. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.*

El Comandante General de la Policía Nacional propone sustituir este numeral por el siguiente:

*“20. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación, los bienes inmuebles **necesarios para construcción y mejora de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial**”.*

La propuesta es válida, en el sentido de que, para evitar confusiones y para concordar con lo que dispone la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Constratación Pública en su Art. 58, respecto a la adquisición de bienes inmuebles, debe quedar claro que la declaratoria de utilidad pública con fines de expropiación se hará para el caso de los bienes inmuebles, de manera que el numeral 20 debe decir:

*“20. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación, los bienes inmuebles **sobre los cuales se implementará la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial,***



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

cumpliendo con los requisitos y el procedimiento establecidos en la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.”

20.9 *“21. Autorizar y regular el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales de conformidad con el respectivo reglamento”.*

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir este numeral por el siguiente:

*“21. Autorizar, regular **supervisar** y **sancionar** el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de conductores profesionales y no profesionales de conformidad con el respectivo reglamento”.*

Respecto a esta propuesta, cabe el comentario que consta en el acápite 20.1 de este informe.

El Comandante General de la Policía Nacional propone sustituir este numeral por el siguiente:

*“21. Autorizar y regular el funcionamiento de las escuelas de formación y capacitación de conductores profesionales, no profesionales y **especiales** de conformidad con los reglamentos respectivos”.*

La Ley no contempla otras categorías de conductores más que las de profesionales y no profesionales, y dentro de la categoría de conductores profesionales se encuentran algunas subcategorías, por lo que no cabe hacer referencia a conductores especiales ya que no hay una categoría de esa naturaleza en la Ley; de otro lado, la fundamentación de esta propuesta es que no se han considerado a las escuelas de conductores andinos, que no constituyen una categorización de conductores sino un instituto de capacitación, que está entre las escuelas de formación y capacitación en general, por lo tanto ya están consideradas en el numeral en comento.

20.10 *“23. En general, realizar todo acto que sea necesario para el mejor cumplimiento de los objetivos y fines de esta Ley;”*

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir este numeral por el siguiente:

“23. Autorizará la constitución y funcionamiento de las nuevas empresas de transporte público: taxis, líneas de buses urbanos, líneas de transporte interprovincial, transporte pesado y afines; a los cuales, una vez que se han cumplido con los requisitos legales, se les entregará el correspondiente contrato, permiso o autorización de operación”.

Esta propuesta es improcedente por cuanto la autorización de constitución de nuevas



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

empresas es una atribución de la Superintendencia de Compañías, para el caso de compañías sujetas a la Ley de Compañías, y para los casos de cooperativas éstas se constituyen con autorización de la Dirección Nacional de Cooperativas. Respecto al funcionamiento, conforme a la Disposición General Décimo Novena de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la autorización de constitución de compañías o cooperativas de transporte, éstas deberán contar previamente con un informe favorable emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que según el Art. 29, numeral 25, debe emitirlo el Director Ejecutivo. En consecuencia, el numeral 23 debe mantener su texto actual.

21.- Art. 28:

Esta norma establece que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará administrada por el Director Ejecutivo y señala los requisitos que éste deberá reunir; los Asambleístas Fernando Vélez y Luis Almeida, así como la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, proponen incluir entre dichos requisitos la necesidad de ostentar al menos título de tercer nivel. La propuesta es procedente, tomando en cuenta que se trata de un organismo que se encarga de regular y controlar una materia que tiene que ver con la seguridad de toda la ciudadanía y cuyas decisiones deben tener sustento técnico, más que político. Añadido a esto, es menester hacer constar que el Director Ejecutivo deberá ser ecuatoriano por nacimiento, ya que el Art. 8 de la Constitución vigente, establece entre las categorías de naturalización en el numeral 4, una que es peligrosa y cuya aplicación ha sido cuestionada por la calidad de extranjeros que el país está albergando, en desmedro de la seguridad de todos los ecuatorianos la misma que se incluyó en el texto constitucional, producto de la equivocada visión política y jurídica que se manejó en esa materia por parte de la Asamblea Constituyente. Por lo tanto, el artículo 28 debería decir:

“Art. 28.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará administrada por un Director Ejecutivo de libre nombramiento y remoción, quien deberá ser ecuatoriano por nacimiento y reunir requisitos de idoneidad, probidad, conocimiento y experiencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y tener, por lo menos, título de tercer nivel otorgado por un centro de educación superior debidamente acreditado en el CONESUP. Será designado por el Directorio, de una terna presentada por su Presidente”.

22.- Art. 29:

22.1 El numeral 3 dice:

“3. Nombrar a los directores de cada una de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de una terna presentada por el Directorio de dichas comisiones, y removerlos de su cargo;”



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone sustituir el numeral 3 por el siguiente:

“3. Nombrar a los directores de cada una de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de una terna enviada por el Presidente del Directorio de dichas comisiones, y removerlos de su cargo;”

Conforme al Art. 33 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el presidente de las Comisiones Provinciales será el delegado del Ministro del ramo, esto es, son Comisiones presididas por representantes de la Función Ejecutiva.

Siendo las Comisiones Provinciales en esta materia, las que regulan el transporte terrestre en sus respectivas jurisdicciones, no deberían contar con un número de representantes del Ejecutivo superior al de los gobiernos autónomos descentralizados, y peor aún sería permitir que no solamente sean presididas por el representante de la Función Ejecutiva sino que sea él precisamente quien decida la nómina de candidatos a directores de dichas Comisiones, lo que afecta el principio de descentralización que rige en esta materia conforme a la Constitución de la República, además de que una reforma en tal sentido contraría el eficaz desarrollo de las normas constitucionales que otorgan competencias exclusivas a los Gobiernos descentralizados.

22.2 *“5. Realizar los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes clases de servicio, según las condiciones del mercado, que serán puestos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su aprobación;”*

ANETA propone cambiar la frase *“condiciones del mercado”* por *“los análisis técnicos de los costos de operación”*, señalando que la expresión condición del mercado es muy general y se presta a varias interpretaciones; además, que el tema de las tarifas, por su impacto social, requiere de estudios técnicos a través de un análisis de los costos de operación como son: costos del vehículo, vida útil, recorridos, combustible, repuestos, etc.; por lo que cree necesario que se debe reformar la norma de forma que no se afecte la economía del transportista y del usuario.

En virtud del análisis realizado por ANETA, sería procedente añadir la frase *“los análisis técnicos de los costos de operación”* para complementar los conceptos que se deben tomar en cuenta para la regulación de las tarifas de los servicios de transporte terrestre, por lo que el numeral 5 debe decir:

“5. Realizar los estudios relacionados con la regulación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes clases de servicio, según las condiciones del mercado y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

los análisis técnicos de los costos de operación, que serán puestos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para su aprobación;”.

22.3 *“24. Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas en coordinación con el ente deportivo correspondiente;”*

ANETA propone cambiar la frase “ente deportivo correspondiente” por “la federación nacional deportiva respectiva”; la determinación de las atribuciones de las entidades del deporte corresponden a otra ley, por lo que es técnicamente correcto conservar la frase original.

23.- Art. 30:

Esta norma establece los recursos de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el literal a) dice lo siguiente:

“a) Todos los bienes, muebles, inmuebles y valores de su propiedad y de las entidades dependientes, con excepción de los que actualmente son de propiedad de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas;”

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir este literal por el siguiente:

“a) Todos los bienes, muebles, inmuebles y valores de su propiedad y de las entidades dependientes, con excepción de los que actualmente son de propiedad y están ocupados por la Dirección Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Jefaturas, Subjefaturas y Unidades operativas desconcentradas de tránsito, y los que actualmente son de propiedad de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas;”

Al respecto, hay que atender a lo establecido en la Disposición Transitoria Sexta de la Ley que dice:

“SEXTA.- Todos los bienes, muebles e inmuebles, que actualmente son de propiedad del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres y de sus Consejos Provinciales, pasarán a ser parte del patrimonio de la Comisión Nacional, a excepción de los bienes de la Policía Nacional que realiza el Control de Tránsito y Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas”.

Para respetar el espíritu de la ley cuyas normas deben guardar armonía entre sí, cabe aceptar parcialmente la propuesta realizada, en la parte que se refiere a los bienes de propiedad de las



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

entidades de la Policía Nacional, pero no detallando tales entidades sino haciendo una referencia a la entidad policial que realiza el control del tránsito, conforme a lo establecido en la Disposición Transitoria Sexta. Por lo tanto, el literal a) del Art. 30 debe decir:

“a) Todos los bienes, muebles, inmuebles y valores de su propiedad y de las entidades dependientes, con excepción de los que actualmente son de propiedad de la Policía Nacional que realiza el Control de Tránsito y de la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas;”

24.- Art. 31:

“Art. 31.- Las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial son órganos desconcentrados de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con jurisdicción en sus respectivas provincias, y administrados por un Director Provincial, el mismo que será de libre nombramiento y remoción”.

ANETA propone añadir un segundo inciso, en el que se establezcan como requisitos para ser Director Provincial, ser ecuatoriano, acreditar experiencia y conocimientos en esta materia y una reconocida idoneidad, honestidad y probidad. Esta propuesta es procedente, y caben reiterar las razones citadas en el comentario a las propuestas de reformas al Art. 28. En tal virtud, se debe añadir un segundo inciso al Art. 31, que diga:

“Para ser designado Director Provincial, se requerirá ser ecuatoriano por nacimiento y reunir requisitos de idoneidad, probidad, conocimiento y experiencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y tener, por lo menos, título de tercer nivel otorgado por un centro de educación superior debidamente acreditado por el CONESUP”.

25.- Art. 33:

“Art. 33.- El Directorio de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estará integrado por:

- a) Un delegado provincial del Ministerio del sector, quien lo presidirá;*
- b) El Gobernador de la provincia, o su delegado;*
- c) El Prefecto Provincial, o su delegado, que no podrá ser Consejero;*
- d) Un representante de las Municipalidades de la provincia, o su delegado, que no podrá ser un Concejal; y,*
- e) El Jefe Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial; a excepción en la provincia del Guayas que lo integrará el Comandante del Regimiento Guayas número 2.*

A las sesiones del Directorio de la Comisión Provincial asistirá el Director Provincial, quien actuará en calidad de Secretario, con voz pero sin voto”.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir los literales a), c) y d) por los siguientes:

“a) Un delegado del Ministerio del sector, quien lo presidirá, solo en el caso que el Municipio de la Cabecera Cantonal de esa provincia no haya asumido la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; de lo contrario, será el Alcalde de la capital provincial o su delegado, que puede ser un concejal, quien lo presidirá;

c) El Prefecto Provincial, o su delegado;

d) Un representante de las Municipalidades de la provincia, o su delegado, que podrá ser un Concejal;”

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, añade un literal que dice:

“f) El Secretario General de la Federación de Choferes Profesionales con voz pero sin voto”.

ANETA propone que se incluya un inciso que diga:

“Los delegados deberán ser personas de vasto conocimiento y experiencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”.

Respecto a la propuesta del Asambleísta Fernando Vélez, se observa que atiende a la necesidad de respetar las competencias exclusivas que la Constitución otorga en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados; sin embargo, no cabe que las comisiones provinciales sean presididas por el Alcalde de la cabecera provincial, por cuanto al ser entes de regulación provincial, deberían estar presididas por el prefecto provincial; además, ya consta una representación de las municipalidades de la provincia. Respecto a la posibilidad de que los delegados tanto de un municipio como de la prefectura, sean concejales o consejeros, es factible que así sea, pues no hay ninguna razón técnica para que éstos dignatarios no puedan ser delegados, más bien éstos funcionarios que son de elección popular, son quienes ostentan representatividad de sus respectivas jurisdicciones.

En relación a la propuesta de la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, ya quedó anteriormente analizada la imposibilidad constitucional de que quienes tienen interés en las áreas que vayan a ser controladas o reguladas, formen parte de los organismos directivos de entidades que ejerzan la potestad estatal de control y regulación, al tenor del Art. 232 de la Constitución.

Sobre la propuesta de ANETA, si los miembros principales no siempre van a tener vasto conocimiento y experiencia en esta materia, por tratarse de funcionarios de elección popular en unos casos o de designación política en otros, no cabría exigir esa condición a sus delegados.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Tomando en cuenta las competencias exclusivas que la Constitución otorga a los gobiernos autónomos descentralizados, el Art. 33 debe decir:

“Art. 33.- El Directorio de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, estará integrado por:

- a) El Prefecto Provincial, o su delegado, quien lo presidirá;***
- b) El Gobernador de la provincia o su delegado;***
- c) Un representante de las Municipalidades de la provincia, o su delegado; y,***
- d) El Jefe Provincial de Control del Tránsito y Seguridad Vial; a excepción en la provincia del Guayas que lo integrará el Comandante del Regimiento Guayas número 2.***

A las sesiones del Directorio de la Comisión Provincial asistirá el Director Provincial, quien actuará en calidad de Secretario, con voz pero sin voto”.

26.- Art. 34:

“Art. 34.- Queda expresamente prohibido a los miembros del Directorio de la Comisión Provincial tomar parte, interferir o influenciar de cualquier manera en la administración de la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, propone derogar este artículo. Al respecto, cabe reiterar el comentario realizado en el numeral 19 de este informe, por lo que el artículo 34 debe permanecer con el texto actual.

27.- Art. 35:

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone reformar el numeral 5 de este artículo, referente a las atribuciones del Directorio de las Comisiones Provinciales, en concordancia con la reforma propuesta al Art. 29 analizada en el numeral 21.1. En virtud de las consideraciones vertidas al respecto, no es factible acoger la reforma propuesta al numeral 5 del Art. 35.

28.- Art. 36:

Esta norma establece las atribuciones de los directores provinciales; ANETA propone modificar el literal h) y añadir un literal i). El literal h) dice lo siguiente:

“h) Emitir licencias de conducir para conductores profesionales, y no profesionales, incluidos la de operadores de maquinaria agrícola que hayan aprobado debidamente los cursos de formación y capacitación; igualmente, matrículas de vehículos, permisos de conducir, permisos de circulación y más documentos de tránsito previstos en la Ley y el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Reglamento; y, permisos de aprendizaje de conducción a las personas matriculadas en una escuela de formación y capacitación de conductores aprobadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con las regulaciones que sobre la materia expida la Comisión Nacional;"

El literal propuesto es el siguiente:

"h) Emitir licencias de conducir para conductores profesionales, y no profesionales, incluidos la de operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero; que hayan aprobado debidamente los cursos de formación y capacitación; igualmente, matrículas de vehículos, permisos de conducir, permisos de circulación y más documentos de tránsito previstos en la Ley y el Reglamento; y, autorizar a las escuelas de formación de conductores autorizadas, la emisión de carnets de aprendizaje de conducción a las personas matriculadas para realizar un curso de capacitación."

El literal que se propone añadir dice lo siguiente:

"i) Autorizar a las Escuelas de Conductores no profesionales legalmente establecidas, el otorgamiento del permiso de aprendizaje a los alumnos debidamente inscritos".

Sobre esta propuesta, hay que tener en cuenta que la Ley solamente ha creado dos categorías de conductores, los profesionales y los no profesionales; la determinación de quiénes están dentro de cada categoría es competencia del Reglamento, por lo que no cabe hacer referencia a los operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero. Adicionalmente, sobre la autorización para la emisión de carnets de aprendizaje, no procede que dichos documentos sean emitidos por las escuelas de conducción, sino por el organismo público rector de la materia, que tiene entre sus competencias supervisar y controlar a las escuelas de conducción así como es el Directorio de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad, quien autoriza el funcionamiento de las escuelas de conductores, según el numeral 21 del Art. 20 de la Ley.

Por lo anotado, el literal h) debe decir:

"h) Emitir licencias de conducir para conductores profesionales, y no profesionales, que hayan aprobado debidamente los cursos de formación y capacitación; igualmente, matrículas de vehículos, permisos de conducir, permisos de circulación y más documentos de tránsito previstos en la Ley y el Reglamento; y, permisos de aprendizaje de conducción a las personas matriculadas en una escuela de formación y capacitación de conductores aprobadas por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con las regulaciones que sobre la materia expida la Comisión Nacional;"



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

29.- Art. 37:

"Art. 37.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es un grupo especializado de la Policía Nacional, encargado del control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, depende orgánica y administrativamente del Ministerio de Gobierno; y operativamente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir este artículo por el siguiente:

"Art. 37.- La Dirección Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es el organismo responsable de la planificación, organización y ejecución de las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, excepto en la provincia del Guayas. Depende orgánica y administrativamente de la Comandancia General de la Policía Nacional. Tiene personería jurídica, patrimonio y presupuesto propio y depende operativamente de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

Respecto al añadido de las palabras "Transporte Terrestre", ya se analizó su improcedencia en el numeral 13 de este informe. Por otra parte, no es esta Dirección el organismo responsable de la planificación, organización y ejecución de actividades de control del transporte terrestre, conforme a la Ley, sino que estas actividades son propias de la Comisión Nacional. Finalmente, sobre la dependencia orgánica y administrativa de esta Dirección, es pertinente la propuesta, pero los detalles sobre la naturaleza de este organismo, no son competencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sino de la Ley Orgánica de la Policía Nacional. En tal virtud, el Art. 37 debe decir:

"Art. 37.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es un organismo de la Policía Nacional, encargado del control del tránsito y la seguridad vial a nivel nacional, atribución que la ejercerá en cumplimiento de las regulaciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial".

30.- Art. 38:

"Art. 38.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial contará con las unidades operativas, administrativas, asesoras necesarias para el desempeño de su función".

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir este artículo por uno en el que se establecen los ingresos, recursos y patrimonio que debería tener esta Dirección; de la fundamentación realizada se observan razones que justifican este cambio, sin



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

embargo, en lo referente a la asignación de recursos y a los bienes que constituirían su patrimonio, tratándose de una Dirección que orgánica y administrativamente depende de la Policía Nacional, esas regulaciones deben establecerse en su Ley Orgánica.

Respecto a la materia regulada en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que tiene que ver particularmente con la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, el Art. 38 sí debe ser reformado acogiendo en parte la propuesta realizada, de manera que dicha norma debe decir:

“Art. 38.- La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial contará con las unidades operativas, administrativas, técnicas y asesoras necesarias, así como con el presupuesto que requiera para el desempeño de su función.”

31.- Art. 39:

Este artículo establece los deberes y atribuciones de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial. Dicha Dirección propone modificar el primer inciso del artículo, señalando que son sus deberes y atribuciones, *a más de los establecidos, los determinados por el Ministerio del Sector y la Comisión Nacional a través de su Directorio.*

Entre las atribuciones establecidas en los literales de este artículo, ya se encuentran aquéllas referentes al cumplimiento de las regulaciones y disposiciones tanto de la Comisión Nacional como del Ministerio del sector, por lo que no es necesario añadir el texto propuesto. Por otra parte, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial insiste en añadir a su denominación las palabras *transporte terrestre*, ante lo cual cabe reiterar la reflexión anteriormente realizada en el numeral 13 de este informe, en el sentido de que no procede, por cuanto el espíritu de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es que esa materia sea regulada por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos, y conforme a la Constitución, por los gobiernos autónomos descentralizados que tienen competencia en la regulación y control de tránsito y transporte en sus respectivas jurisdicciones.

32.- Art. 40:

32.1 Esta norma establece las funciones y atribuciones del Director Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial; según el Art. 37 vigente de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que ya fue comentado, la Dirección antes referida es un grupo especializado de la Policía Nacional encargado del control y seguridad vial, **orgánica y administrativamente** dependiente del Ministerio de Gobierno y operativamente de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, lo cual no es procedente como ya quedó señalado, pues se trata de un organismo de la Policía Nacional, que conforme a la Ley Orgánica de la Policía Nacional depende orgánica y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

administrativamente de ella.

Entre las atribuciones del Director de dicho organismo, se encuentran las de ejecutar y liquidar anualmente el ejercicio económico y disponer la adquisición de bienes, la ejecución de obras y la prestación de servicios, en el ámbito de la cuantía que le sea permitida de conformidad con la Ley.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone eliminar el literal d), referente a la ejecución del ejercicio económico, y cambiar el literal f), referente a la adquisición de bienes, ejecución de obras y prestación de servicios, argumentando que la Dirección de Control del Tránsito y Seguridad Vial no tiene personería jurídica por lo que no debe tener estas atribuciones; según la mencionada propuesta, el literal f) quedaría con el siguiente texto:

“f) Solicitar oportunamente al Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial la adquisición de bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de la Dirección Nacional de Control y realizar el seguimiento para el cumplimiento de la ejecución presupuestaria”.

La mencionada propuesta, determina la total dependencia de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, de dicha Comisión, sin tomar en cuenta que la mencionada Dirección es un órgano que depende orgánica y administrativamente de la Policía Nacional, por lo tanto, la Comisión no es el órgano jerárquicamente superior de dicha Dirección ni tampoco el que debe administrarla.

De acuerdo a lo establecido en el Art. 163 de la Constitución de la República, la Policía Nacional es una institución estatal con la misión de atender la seguridad ciudadana y el orden público y proteger el libre ejercicio de los derechos y la seguridad de las personas dentro del territorio nacional. El tercer inciso del artículo en mención, establece que para el desarrollo de sus tareas, la Policía Nacional coordinará sus funciones con los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados.

El Art. 227 de la Constitución, anteriormente citado, establece unos principios que rigen a la administración pública, entre ellos la jerarquía, desconcentración, coordinación y participación.

Por lo tanto, la reforma propuesta por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no es procedente, toda vez que contraría principios constitucionales que deben ser debidamente desarrollados por las leyes y que se deben aplicar para cumplir con la finalidad primordial del Estado que es la consecución del bien común.

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, para poder funcionar



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

eficientemente, debe contar con suficientes atribuciones a nivel administrativo; de otro lado, si esas atribuciones no fueran factibles de ser ejercidas por dicha Dirección, por cualquier motivo, deberían ser trasladadas al órgano jerárquicamente superior de la Policía Nacional. Sin embargo, hay que tomar en cuenta el principio de desconcentración de funciones, necesario para que la prestación de los servicios públicos se haga de manera óptima y eficiente, con cercanía a la ciudadanía, así como con una necesaria descongestión del poder central, principio que además de ser parte de la doctrina de derecho administrativo que inspira la administración pública, se encuentra consagrado en nuestra Constitución, por lo tanto, debe ser respetado y aplicado efectivamente.

32.2 La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone hacer los siguientes cambios:

"Art. 40.- El Director Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será nombrado de conformidad con las leyes de la Policía Nacional y se contarán entre sus funciones y atribuciones, las siguientes:

- a) Ejercer la representación legal, judicial y extrajudicial de la Dirección Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;*
- b) Ejercer autoridad administrativa sobre el personal operativo y administrativo de la Institución;*
- c) Resolver los asuntos administrativos y de organización interna de la entidad, excepto cuando aquellos estén expresamente encargados a otro órgano;*
- d) Elaborar la pro forma presupuestaria anual y el plan de actividades, y someterlos a consideración del Directorio de la Comisión Nacional para su aprobación;*
- e) Ejecutar y liquidar anualmente el ejercicio económico;*
- f) Organizar, supervisar y controlar el funcionamiento de sus respectivas dependencias, para el cumplimiento de sus funciones y la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las Jefaturas y Subjefaturas de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del país; y,*
- g) Crear unidades operativas integradas para el control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las carreteras;*
- h) Planificar y ejecutar planes y programas de prevención de accidentes de tránsito, señalización y semaforización en el ámbito de sus competencias;*
- i) Mantener periódicamente campañas masivas de concienciación sobre temas relacionados al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a través de los Departamentos de Educación Vial en sus jurisdicciones, en concordancia con los programas elaborados por los organismos de tránsito competentes;*
- j) Adquirir bienes, ejecutar obras y contratar la prestación de servicios, en el ámbito de la cuantía que le sea permitida de conformidad con la Ley;*
- k) Intercambiar asistencia técnica con entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras para la planificación, organización y ejecución del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

l) Las demás que determine la Ley y su Reglamento General.”

Respecto a esta propuesta, el literal a) no procede, por cuanto la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial es una dependencia de la Policía Nacional, no es un organismo autónomo con personería jurídica propia; conforme al Art. 18, literal g), de la Ley Orgánica de la Policía Nacional, su máxima autoridad es el Comandante General y él es quien ostenta la representación legal judicial y extrajudicial de la institución. En virtud de esto, no caben los literales g), j) y k).

Sobre los literales h) e i), estas son atribuciones del Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme a lo establecido en los Arts. 29, numeral 18, 186 y 196 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Además, la Policía Nacional y sus órganos tienen una misión constitucional relacionada con la seguridad ciudadana y el orden público, que es la que debe ser desarrollada en las leyes.

33.- Arts. 41 y 42:

Estas normas establecen la obligación de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial y de la Comisión de Tránsito del Guayas, de compartir la información que dispongan; y, que las Jefaturas Provinciales y Subjefaturas de Control de Tránsito y Seguridad Vial son organismos de ejecución del control y vigilancia del tránsito y seguridad vial.

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial propone añadir en los dos artículos, a su denominación, las palabras *transporte terrestre*. Esto no procede, como ya se ha analizado anteriormente.

34.- Art. 44:

Esta norma establece las atribuciones que las Comisiones Provinciales de Tránsito deben transferir a las Municipalidades, cuando éstas asuman la competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en las áreas urbanas. El Asambleísta Vélez propone añadir las siguientes facultades:

“Tomar las decisiones que correspondan para mejorar la circulación del transporte público en las áreas urbanas y rurales de su competencia”. “Establecer las políticas necesarias para el control del medio ambiente”. “Fijar políticas conducentes, cuando sea el caso, para poner límite a la cantidad de automotores que circulan a diario por las vías públicas de su jurisdicción: calles y avenidas”. “Controlar permanentemente el estado operativo de las unidades de transporte público y privado, con el fin de evitar que estos automotores se movilen en mal estado y pongan en riesgo la seguridad de vidas humanas o que sean



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

causantes de contaminación ambiental”.

El Art. 44 dice lo siguiente:

“Art. 44.- *Otorgada la competencia a que se hace referencia en el numeral 13 del Art. 20 de la presente Ley, se transferirá automática y obligatoriamente por parte de las Comisiones Provinciales de Tránsito las siguientes atribuciones a las Municipalidades:*

1. *Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;*
2. *Autorizar, pruebas y competencias deportivas que se realicen, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su respectivo cantón en coordinación con la Comisión Provincial de esa jurisdicción y con el ente deportivo correspondiente;*
3. *Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, con sujeción a las regulaciones emitidas por los organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;*
4. *Determinar la construcción de terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras;*
5. *Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito”.*

En el numeral 20.3 de este informe se analiza el tema de las competencias municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, señalando que éstas se encuentran otorgadas por la Constitución; por lo tanto, no cabe que se le otorgue mediante ley las mismas competencias a otro órgano que no sean los gobiernos autónomos descentralizados, por lo que el numeral 13 del Art. 20 al que hace referencia el Art. 44, debe desaparecer. En tal virtud, este artículo también debe ser reformado.

Respecto a la propuesta del Asambleísta Vélez, tiene que ver con las funciones propias de los gobiernos autónomos descentralizados en materia de transporte, tránsito y seguridad vial, pero se trata de regulaciones reglamentarias que deberá establecer cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y según sus necesidades.

Por lo anotado, el Art. 44 debe decir:

“Art. 44.- *Asumida la competencia que otorga el Art. 264 de la Constitución de la República, las Municipalidades tendrán las siguientes atribuciones:*

1. *Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública en áreas urbanas del cantón, y en las áreas urbanas de las parroquias rurales del cantón;*
2. *Autorizar, pruebas y competencias deportivas que se realicen en todo el recorrido o parte del mismo, y en las vías públicas de su respectivo cantón en coordinación con la Comisión Provincial de esa jurisdicción y con el ente deportivo correspondiente;*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

3. *Observar las políticas y resoluciones emitidas por el Ministerio del ramo y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;*
4. *Planificar y ejecutar las actividades de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le correspondan en el ámbito de su jurisdicción, en coordinación con los otros organismos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;*
5. *Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos y trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras;*
6. *Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, interactuando las decisiones con las autoridades de tránsito”.*

Por todo lo anteriormente analizado, es indispensable derogar la Disposición General Decimacuarta y añadir una disposición transitoria que diga lo siguiente:

“...- Hasta que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias exclusivas otorgadas por la Constitución de la República en materia de transporte terrestre, y tránsito, la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial continuará ejerciendo todas las competencias previstas en esta Ley, salvo en las jurisdicciones en las que los gobiernos autónomos descentralizados ya hayan asumido sus competencias exclusivas, en cuyo caso la Comisión Nacional ejercerá únicamente aquéllas que no se contrapongan con dichas competencias”.

35.- Arts. 48, 82, 94, 140, 181, 202:

La Asambleísta María Soledad Vela propone en todos estos artículos, cambiar la expresión “*con capacidades especiales*” por la expresión “*personas con discapacidad*”. El cambio solicitado es pertinente, por cuanto la Constitución de la República, al hacer referencia a este tema, trata de “*personas con discapacidad*”, conforme a lo establecido en su artículo 35.

36.- Art. 48:

El artículo 48 dice:

“Art. 48.- En el transporte terrestre, gozarán de atención preferente las personas con capacidades especiales, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños y adolescentes, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. Se establecerá un sistema de tarifas especiales en la transportación pública en beneficio de los estudiantes de los niveles pre-primario, primario y secundario, a través de un carné estudiantil obligatorio, personas con capacidades especiales y adultos mayores de 65 años de edad, el mismo que se registrará a través del Reglamento respectivo.”

Gestión Ecuador propone modificar este artículo especificando una “*rebaja preferencial del 50% en el transporte terrestre*”. Esta propuesta no procede pues es a través de normas



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

reglamentarias que se deben fijar las tarifas rebajadas correspondientes en aplicación del Art. 48, ya que todo lo referente a fijación de tarifas de transporte está sujeto a cambios económicos y sociales, cuyo dinamismo exige transformaciones más frecuentes, que son difíciles de realizarse vía reforma legal.

Respecto a la propuesta de la Asambleísta Betty Carrillo al Art. 48, en el sentido de añadir al final el párrafo: *"Los propietarios de buses de Transporte Público Urbano, sean personas naturales o jurídicas, como requisito previo a la obtención de su permiso de operación, deberán adecuar sus unidades a lo determinado en la Norma INEN - 038 "Cama Baja (low entry) , contribuyendo a la seguridad y confort de los usuarios, reduciendo sustancialmente la Contaminación Ambiental"*; la misma es de carácter reglamentario pues al establecer la norma contenida en el Art. 48 que se debe dar preferencia a las personas con discapacidad, el reglamento en la parte respectiva deberá determinar todos los requisitos necesarios para que esta norma pueda aplicarse efectivamente; sobre la contaminación ambiental, no tiene relación con la norma citada sino con otras que la Ley contiene y en las que sí se establece esta necesidad.

37.- Art. 51:

Este artículo se refiere a las diferentes clases de servicio de transporte terrestre; la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial propone incluir en esta enumeración, los siguientes servicios: *"d) Particular; y, e) Personal o familiar"*

El transporte particular y personal o familiar no son servicios a terceros, sujetos a un pago, que son los que se regulan en esta ley, por lo que no deben constar en el Art. 51, y por ello están excluidos de lo determinado en el Art. 58 del mismo cuerpo legal.

38.- Propuesta de agregar un artículo a continuación del Art. 51:

La Asambleísta María Soledad Vela propone agregar un artículo a continuación del Art. 51 que dice:

"Art- Es deber del Estado garantizar a las personas un servicio de transporte público, seguro y de calidad en forma colectiva y/o masiva de personas y bienes".

Esta propuesta es improcedente pues en el mismo sentido se encuentra desarrollada esta idea en el artículo 52 de la Ley.

39.- Art. 54:

La Asambleísta María Soledad Vela propone añadir un literal después del literal a) del Art. 54, que diga:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

b) La readecuación con espacios apropiados necesarios en las unidades de transporte para brindar la seguridad que garantice la integridad física, de las personas especialmente de adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niños, niñas, adolescentes y personas con discapacidad.

La Ley vigente establece en el Art. 54 lo siguiente:

Art. 54.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

- a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, adolescentes, niñas y niños;*
- b) La eficiencia en la prestación del servicio;*
- c) La protección ambiental; y,*
- d) La prevalencia del interés general por sobre el particular.*

Respecto al texto de la propuesta, cabe señalar que la ley no debería establecer una *readecuación*, pues se trata de una norma de carácter general, abstracto y que regirá hacia el futuro, siendo así, el término usado en la propuesta puede inducir a interpretaciones; lo correcto es establecer el principio que regirá la prestación del servicio de transporte, que es lo que regula la norma en análisis; desde este punto de vista, si el principio es la protección y seguridad de los usuarios, dentro de estos conceptos se deberá establecer en cada caso particular si las unidades de transporte cumplen o no con los mismos que deben ser debidamente desarrollados a través del correspondiente reglamento.

Sobre la inclusión de los adultos mayores en la protección que prevé esta norma, se considera que es pertinente por cuanto se trata de un grupo vulnerable, por lo que debe añadirse reformando el literal a) del Art. 54, el que debe decir:

*"a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de las mujeres, **adultos mayores**, adolescentes, niñas y niños".*

40.- Art. 57:

40.1 El artículo 57 establece lo siguiente:

"Art. 57.- Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional."

FEDETAXIS propone sustituir el segundo inciso por el siguiente:

" Dentro de esta clasificación, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turístico, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional."

Es procedente esta propuesta, porque es competencia de la Ley establecer taxativamente el tipo de servicios de transporte que se va a ofertar; de esta manera, se evita que a través de normas reglamentarias se incluyan arbitrariamente otros tipos que pueden contrariar el espíritu de la Ley y poner en riesgo la seguridad de la ciudadanía, así como generar competencia desleal y trato discriminatorio a las personas que cumplen con los requisitos legales establecidos en este artículo, lo cual contradice el número 4 del Art. 66 de la Constitución.

Por lo anteriormente señalado, se hace necesario derogar la Disposición General Primera de la Ley y añadir una disposición transitoria, tal como se lo propone en el numeral 111 de este informe.

40.2 El Asambleísta Carlos Velasco propone añadir un inciso que diga lo siguiente:

"El servicio de taxis se prestará exclusivamente en las áreas urbanas del territorio Ecuatoriano establecido en el permiso de operación respectivo, y fletado a cualquier parte del país".

Todo lo relativo a permisos de funcionamiento y rutas para el transporte terrestre, debe ser regulado vía reglamento, por tratarse de materias sujetas a cambios continuos y análisis técnicos que requieren ser reguladas por normas que puedan ser reformadas con mayor agilidad que las normas legales, por lo que la sugerencia del Asambleísta Velasco no puede ser incluida en esta Ley.

41.- Propuesta de agregar un artículo a continuación del Art. 58:

La Asambleísta María Soledad Vela propone agregar un artículo a continuación del Art. 58 que diga:

"Art.- Transporte escolar.- El transporte escolar es el servicio dirigido a los niños, niñas y adolescentes cuyo fin es el traslado seguro a sus establecimientos educativos, a sus



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

domicilios o según sea su destino.

El transporte escolar deberá contar con las adecuaciones que brinden las debidas seguridades como cinturones, asientos acorde a la edad de los niños, niñas y adolescentes y otros que fueren necesarios, deberán tener la infraestructura adecuada para niños, niñas y adolescentes con discapacidades”.

La Ley regula los tipos de servicios de transporte entre los cuales se encuentra el comercial, el mismo que está definido en el Art. 57; dentro del transporte comercial, hay varias categorías de transporte, entre ellas el escolar, cuya regulación es competencia del reglamento respectivo, como en efecto se establece en el Art. 50 del Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Por lo tanto, no es procedente la propuesta antes mencionada.

42.- Art. 62:

El último inciso de este artículo establece lo siguiente:

“La Comisión Nacional en coordinación con los gobiernos seccionales, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte urbano”.

El Presidente de la República y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proponen sustituir este inciso por el siguiente:

“La Comisión Nacional, a través de su Director Ejecutivo, está facultada para construir terminales terrestres, a través de empresas públicas, privadas o mixtas, con sujeción al Reglamento respectivo, pudiendo además planificar en coordinación con los gobiernos seccionales, la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte terrestre”.

Estas propuestas, favorecen la concentración del poder en la Función Ejecutiva, tomando en cuenta la conformación del Directorio de la Comisión Nacional, con mayoría perteneciente a dicha Función, según el Art. 18 de la Ley. En la práctica, esto significaría que los Gobiernos seccionales, cuya correcta denominación al tenor de la Constitución vigente es “*gobiernos autónomos descentralizados*”, perderían toda capacidad para planificar la construcción de los terminales terrestres, pues la Comisión tendría facultad para **construirlos**, no solamente para la planificación.

Vale mencionar que esta propuesta contradice los Arts. 262, numerales 3 y 4; 263, numeral 2; y, 264, numerales 2, 3 y 6, de la Constitución de la República, los mismos que otorgan a los gobiernos autónomos descentralizados (gobierno regional autónomo, gobierno provincial y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

gobierno municipal), las competencias exclusivas para planificar, regular, construir, controlar y mantener el sistema vial, tránsito y transporte, así como ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo, dependiendo del gobierno autónomo de que se trate y en sus correspondientes jurisdicciones; además una propuesta así no permite el cabal cumplimiento del Art. 227 de la Constitución de la República, que establece los principios de desconcentración y descentralización para el funcionamiento de la administración pública.

Por lo expuesto, no caben las propuestas antes mencionadas, pero sí es necesario reformar este artículo, sustituyendo el último inciso por el siguiente:

“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en coordinación con los demás organismos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificarán la construcción de terminales terrestres, garantizando a los usuarios la conexión con sistemas integrados de transporte terrestre”.

43.- Art. 63:

El Art. 63 establece lo siguiente:

“Art. 63.- Los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, dispondrán de un espacio y estructura para el parqueo, accesibilidad y conectividad de bicicletas, con las seguridades mínimas para su conservación y mantenimiento.

Los organismos seccionales exigirán como requisito obligatorio para otorgar permisos de construcción o remodelación, un lugar destinado para el estacionamiento de las bicicletas en el lugar más próximo a la entrada principal, en número suficiente y con bases metálicas para que puedan ser aseguradas con cadenas, en todo nuevo proyecto de edificación de edificios de uso público”.

El Asambleísta Fernando Vélez, propone añadir a continuación de la palabra “bicicletas”, la palabra “motocicletas”. Tomando en cuenta que normalmente los terminales terrestres, estaciones de trolebús, metrovía y similares, paraderos de transporte en general, áreas de parqueo en aeropuertos, puertos, mercados, plazas, parques, centros educativos de todo nivel y en los de los de las instituciones públicas en general, las áreas de parqueo están hechas para vehículos motorizados, entre los cuales están las motocicletas, el espíritu de esta norma evidentemente es la protección de otro tipo de vehículos, no motorizados, los cuales por su tamaño y por ser de tracción manual, requieren de espacios con características diferentes a los parqueos de vehículos motorizados; por lo tanto no procede la propuesta del Asambleísta Vélez.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

44.- Arts. 65, 67,68 y 69:

Estos artículos se encuentran en el Título III de la Ley, referente a los ámbitos de operación del transporte; el Art. 65 establece que el transporte público puede ser urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional y del Art. 66 a 69 se definen cada uno de esos ámbitos.

El Asambleísta Fernando Vélez propone incluir en estos artículos las palabras "*de pasajeros*" luego de las palabras "*transporte público*", con lo cual los ámbitos del transporte señalados en el Título III, se referirían únicamente al transporte de pasajeros. Esto contraría el espíritu de la ley, puesto que la misma no solamente regula el transporte terrestre de pasajeros sino también de bienes y los ámbitos de operación del transporte, conforme a su definición, se relacionan con la jurisdicción dentro de la cual cada ámbito opera. Por lo tanto, no es procedente esta propuesta.

45.- Art. 66:

El Art. 66 establece:

"Art. 66.- El servicio de transporte público urbano, es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de las Comisiones Provinciales, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento".

El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir este artículo por el siguiente:

"Art. 66.- El servicio de transporte público urbano de pasajeros, es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de los Municipios que hayan asumido esta competencia, guardando relación con las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su Reglamento".

Respecto a la inclusión de las palabras "*de pasajeros*", la propuesta es improcedente tal como quedó señalado en el acápite anterior. En relación a establecer la atribución municipal para estos casos, es procedente, pero la redacción de la norma debe ser mejorada para desarrollar correctamente la competencia exclusiva que la Constitución de la República otorga a los Municipios en materia de transporte terrestre y tránsito, de manera que el Art. 66 debe decir:

"Art. 66.- El servicio de transporte público urbano, es aquel que opera en las cabeceras cantonales. La celebración de los contratos de operación de estos servicios será atribución de los Gobiernos Municipales, salvo en los cantones en que éstos no hayan asumido la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

competencia constitucional en materia de transporte terrestre y tránsito, en cuyo caso será atribución de las Comisiones Provinciales. En cualquiera de los dos casos señalados, se deberán cumplir las políticas y resoluciones de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial así como lo establecido en la presente Ley y su Reglamento”.

46.- Propuesta de agregar un artículo a continuación del Art. 69:

La Asambleísta María Soledad Vela propone añadir a continuación del Art. 69, un artículo con el siguiente texto:

“Art- Los servicios públicos deberán respetar los derechos humanos de los usuarios y usuarias, así como garantizar la seguridad y contar con las adecuaciones necesarias para garantizar su integridad, de manera especial a las personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, niños, niñas y adolescentes. Comprende los siguientes ámbitos de operación: urbano, intraprovincial, interprovincial e internacional”.

Respecto al respeto a los derechos humanos, la finalidad de garantizar la seguridad y el trato especial a grupos vulnerables, estos principios se encuentran ya establecidos en los Arts. 54 y 185, propuesta ésta que ya fue analizada en el numeral 38 en el cual se comentó sobre una propuesta similar presentada por la misma Asambleísta. Por otra parte, el texto propuesto no cabe incluirlo en el Título III que trata de los ámbitos del transporte, los cuales ya están previstos en el Art. 65 de dicho Título.

47.- Propuesta de agregar un artículo a continuación del Art. 79:

El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir a continuación del Art. 79 un artículo con el siguiente texto:

“Art. 79.1.- Las operadoras de transporte terrestre tendrán la obligación de asegurar con pólizas de seguro de vida, accidente de tránsito y de jubilación, así como por daños contra terceros a sus socios y afiliados; así como a sus usuarios”.

Todo lo referente al aseguramiento con el que deben contar no solamente las operadoras de transporte terrestre sino todo tipo de vehículo, se encuentra regulado en el Libro V de esta Ley, referente al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, el mismo que ampara a toda persona, sea conductor, pasajero o peatón, conforme al Art. 8 del Reglamento respectivo, si se requiriera reformas a dicho seguro, éstas debían plantearse a los artículos constantes en el Libro V de la Ley o a su Reglamento.

Sobre la jubilación, ésta es una institución que depende del tipo de relación contractual entre las operadoras de transporte y sus trabajadores o empleados, si se tratare de relación laboral,



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

todo lo que se refiere a jubilación está regulado en el Código del Trabajo y en la Ley de Seguridad Social que son las leyes competentes para regular esta materia.

En lo referente a incluir a los socios y afiliados, la relación entre éstos y las operadoras se rige por el Código Civil, la Ley de Compañías y/o la Ley General de Cooperativas, por lo que la regulación de las obligaciones entre ellos no es de competencia de la Ley Orgánica de Transporte Público, Tránsito y Seguridad Vial.

En virtud de todo lo anteriormente expuesto, no es procedente la propuesta del Asambleísta Fernando Vélez.

48.- Art. 80:

48.1.- El Art. 80 establece las infracciones de primera clase, con una sanción de multa equivalente a 4 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir como numeral 12 el siguiente texto:

“Las operadoras que no paguen a tiempo los aportes del seguro de vida, accidentes de tránsito, jubilación y daños contra terceros a favor de sus socios y afiliados”.

Esta propuesta obedece a la propuesta de reforma analizada en el numeral anterior, la misma que es improcedente por lo que ésta tiene el mismo carácter. Además de lo señalado, se debe tener en cuenta que la falta de pago de aportes de pólizas de seguro constituyen incumplimientos contractuales penados conforme a las estipulaciones de los propios contratos y a la legislación competente en esa materia, y no pueden ser catalogados como infracciones de tránsito, por lo que su regulación no es competencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

48.2.- La Asambleísta María Soledad Vela propone incluir al final del Art. 80 el siguiente numeral:

“...Las operadoras de transporte escolar que no cuenten con cinturones de seguridad adecuados para la edad de los niños, niñas y adolescentes, y/o las facilidades necesarias para los niños, niñas y adolescentes con discapacidad”.

Esta propuesta está sobreentendida en el numeral 5 del Art. 80, que se refiere al incumplimiento de disposiciones legales, reglamentarias o contractuales, sin embargo, hay que completar este numeral incluyendo disposiciones emitidas por los gobiernos municipales; por lo tanto, no es necesario añadir un numeral en el sentido propuesto, pero se debe reformar el numeral 5, el mismo que debe decir:

“5. No acatar las disposiciones legales, reglamentarias o contractuales vigentes o las que



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

emitidas por la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Municipales;”.

48.3.- La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir la multa establecida en el Art. 80, por dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, similar propuesta hacen para los artículos 81 y 82, reduciendo las multas a tres y seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, respectivamente.

La tipificación de infracciones administrativas responde a la necesidad de prevenir el incumplimiento de las normas o el cometimiento de irregularidades, así como de proteger a la sociedad por las consecuencias que generan esos incumplimientos o irregularidades, por lo tanto, el monto de las multas debe ser lo suficientemente alto para conseguir el objetivo de prevención que se busca. Este tipo de normas no están dirigidas a personas o grupos de personas determinadas como un medio de persecución, sino únicamente tienen la función de concienciar a la sociedad sobre la importancia de respetar y cumplir normas que favorecen la convivencia ciudadana en un ambiente seguro. En tal virtud, no es procedente la propuesta realizada por la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador.

49.- Art. 82:

Esta norma establece las infracciones de tercera clase, entre ellas, el numeral 3 dice lo siguiente:

“3. Las operadoras o los propietarios de los vehículos de transporte terrestre que incumplan la obligación de afiliarse al Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) a los conductores y oficiales que laboran en sus unidades, sin perjuicio de las demás acciones legales a que hubiere lugar;”

Este incumplimiento no tiene la naturaleza de una infracción de tránsito, se trata de un incumplimiento a obligaciones establecidas en el Código del Trabajo y la Ley de Seguridad Social, y cuyas consecuencias están reguladas en dicha normativa. Por lo tanto, tipificarla como infracción administrativa de tránsito es contrariar la naturaleza de la obligación de afiliarse al IESS que tienen los empleadores. En aplicación del principio de competencia que debe inspirar la creación legislativa, este numeral debe ser derogado.

50.- Art. 83:

Este artículo establece lo siguiente:

“Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Comisión Nacional de Tránsito podrá intervenir a



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

una operadora, revocar el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta y el interés público comprometido, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución Política de la República”.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir este artículo por el siguiente:

“Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras, serán impuestas por el Directorio de la Comisión Nacional de Tránsito, previo el trámite legal respectivo, de conformidad al procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución de la República del Ecuador”.

La propuesta señalada elimina la posibilidad de que la Comisión Nacional intervenga a una operadora, revoque el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta o al interés público comprometido. En relación de la intervención a una operadora, la propuesta procede pues esa medida no puede ser competencia de una autoridad que no autorizó la constitución de dicha operadora, que según la ley puede ser compañía o cooperativa y su funcionamiento como tal corresponde ser supervisado por la Superintendencia de Compañías o la Dirección Nacional de Cooperativas, según el caso. Sin embargo, las otras medidas que la propuesta elimina, deben mantenerse con la finalidad de proteger a la sociedad de las consecuencias que provengan de la falta cometida.

Además de lo dicho, en virtud de la reforma propuesta al Art. 44, en el numeral 33 de este informe, el Art. 83 debe ser sustituido por el siguiente:

“Art. 83.- Las sanciones por infracciones en contra de las operadoras que contempla este capítulo, serán impuestas por el Gobierno Municipal a través del órgano correspondiente o por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según el caso. El Gobierno Municipal o la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, según corresponda, podrá revocar el contrato, permiso o autorización de operación, de acuerdo a la gravedad de la falta y el interés público comprometido, de conformidad con el procedimiento establecido en el Reglamento correspondiente, garantizando las normas del debido proceso establecidas en la Constitución de la República”.

51.- Art. 87:

El Art. 87 establece lo siguiente:

“Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que como



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

peatones, pasajeros, ciclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional”.

El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir luego de “ciclistas” la palabra “motociclistas”, lo que no procede pues sería repetitivo, ya que en la expresión “conductores de cualquier clase de vehículos” están incluidos los motociclistas.

52.- Art. 90:

“Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.

No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento”.

52.1 El Asambleísta Fernando Vélez, propone eliminar el segundo inciso de esta norma, con base en una fundamentación no jurídica, que además es subjetiva, pues la mayoría de accidentes de tránsito no son causados precisamente por menores adultos sino por choferes profesionales, por lo que aceptar la propuesta sería legislar en base a especulaciones. Además, el segundo inciso del Art. 90 no establece que se entregarán permisos indiscriminadamente, sino a solicitud del representante legal del menor adulto y previa la presentación de una garantía bancaria por un valor significativo.

52.2 ANETA propone incluir en el primer inciso, después de las palabras “maquinaria agrícola”, las palabras “y equipo caminero”; esta propuesta no es acertada, por cuanto la norma en comento establece los requisitos para conducir cualquier vehículo a motor, entre ellos, maquinaria agrícola y equipo caminero que son vehículos a motor. Por lo tanto, el inciso primero del Art. 90, debe decir:

“Art. 90.- Para conducir vehículos a motor, se requiere ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional, según la clase de vehículo de que se trate; y, la respectiva licencia de conducir”.

Además de lo señalado, ANETA propone agregar al final de este artículo un inciso que diga:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

“La garantía bancaria o póliza de fiel cumplimiento que refiere el inciso anterior, deberá ser presentada ante la Comisión Provincial de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, previo a la obtención del permiso de conducir”.

El texto propuesto ya está contenido en el segundo inciso, pues se entiende que la solicitud del representante y la garantía bancaria, son requisitos previos al otorgamiento del permiso de conducción. Más bien, atendiendo a la fundamentación de la propuesta, lo que debe quedar claro en la norma, es que estos permisos se otorgarán a los menores adultos que hubieren aprobado un curso de capacitación en una escuela autorizada para el efecto, por lo tanto el segundo inciso debe decir:

“No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores adultos, mayores a dieciséis años, que hubieren aprobado un curso de capacitación en una escuela de conducción debidamente autorizada, si la persona que lo representa legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. El permiso lo concederán las Comisiones Provinciales de conformidad con el Reglamento”.

52.3 La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial propone incluir al final de este artículo dos incisos:

“La garantía bancaria será contratada a favor de la entidad de tránsito que emita el referido permiso y constituirá un requisito indispensable para que su beneficiario se matricule en una escuela para conductores no profesionales.

El permiso de conducción para menores adultos durará hasta que su beneficiario cumpla la mayoría de edad”.

En relación a la garantía bancaria, se ha propuesto ya una reforma al inciso segundo, que conserva como entidad competente para la concesión de estos permisos a las Comisiones Provinciales, pues tratándose de casos excepcionales, debe centralizarse su regulación en un solo ente. Por otra parte, se trata de garantizar el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia, en caso de haber cometido infracciones de tránsito, por lo que no cabe establecer este requisito para el ingreso a una escuela de conductores, de naturaleza privada, por ende sujeta a un pago; además, el Estado no puede hacer una exigencia de este tipo pues se afectaría el derecho a la libre contratación, consagrado en el numeral 16 del Art. 66 de la Constitución.

53.- Art. 92:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El Art. 92 establece lo siguiente:

"Art. 92.- La licencia, constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, o maquinaria agrícola, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción autorizadas en el país, y en el caso de maquinaria agrícola del SECAP".

ANETA propone que se incluya, después de "maquinaria agrícola", las palabras "equipo caminero". Respecto a esta propuesta, cabe reiterar lo dicho en el numeral 51.2.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone incluir al final la siguiente frase:

"y en el caso del equipo caminero la Federación de Mecánicos y Operadores de Equipo Caminero FEDESOMECA, de acuerdo en lo establecido en el Decreto No. 068 de 01 de julio de 1967".

Respecto a esta segunda propuesta, cabe señalar que la propia Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dedica un capítulo dentro del Título II, a regular todo lo referente a las escuelas de conducción, en el que se establecen los requisitos para que éstas operen. Hay que tomar en cuenta que la Constitución de la República en el Art. 304, numeral 6, establece que la política comercial tendrá entre sus objetivos el de evitar las prácticas monopólicas particularmente en el sector privado. Por lo tanto, no cabe incluir como institución autorizada, a una Federación que es de naturaleza privada, por cuanto esto favorece la creación de monopolios. Respecto al SECAP, considerando que se trata de una institución creada por Decreto Supremo, se trata de una entidad pública, a la que es factible autorizar por ley para dar capacitación en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, pero para cumplir con el mandato constitucional antes señalado, no es procedente que sea la única entidad autorizada para la capacitación en el caso de maquinaria agrícola, por lo que el Art. 92 debe decir lo siguiente:

"Art. 92.- La licencia, constituye el título habilitante para conducir toda clase de vehículos a motor, el documento lo entregará las Comisiones Provinciales de Tránsito y su capacitación y formación, estará a cargo de las escuelas de conducción, institutos técnicos de educación superior, e institutos técnicos incluido el SECAP, debidamente autorizados en el país, conforme a lo establecido en el Capítulo I del Título II de esta Ley."

54.- Art. 93:

Esta norma establece en el primer inciso que los certificados otorgados por las escuelas de conducción son requisitos indispensables para el otorgamiento de las licencias de conducir; la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone incluir entre las instituciones autorizadas a la FEDESOMECE, lo cual es improcedente como ya se señaló en el acápite anterior.

El segundo inciso del Art. 93 establece sanciones a los representantes legales de las escuelas de conducción, incluido el SECAP, en caso de acreditar falsamente las certificaciones de aprobación de estudios de conducción; la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone eliminar del segundo inciso al SECAP, propuesta que es improcedente, puesto que si este instituto está autorizado para emitir las certificaciones a las que se refiere la norma en comento, sus representantes deben cumplir con la Ley y su incumplimiento, más aún, un acto como el señalado en el segundo inciso del Art. 93, debe acarrearles la correspondiente sanción, lo cual no solamente aporta a mantener una legislación coherente y que desarrolle debidamente las normas constitucionales, entre ellas, las que consagran derechos fundamentales, sino que contribuye a una sana práctica estatal de ejercicio del poder respetando los principios morales y éticos que deben inspirar dicho ejercicio.

Los Asambleístas Fernando Vélez y Luis Almeida proponen incluir en el primer inciso, después de las palabras "las escuelas" la frase "y los institutos de educación superior autorizados" y "y los institutos técnicos de educación superior autorizados", respectivamente, propuesta que es en parte acertada, pero que requiere ser complementada, tal como ya se propuso en el acápite anterior, por lo que el texto del Art. 93 debe decir:

"Art. 93.- El certificado o los títulos de aprobación de estudios que otorguen las escuelas de conducción, institutos técnicos de educación superior, e institutos técnicos incluido el SECAP, constituye requisito indispensable para el otorgamiento de la licencia de conducir por parte de las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los representantes legales de las escuelas de conducción, institutos técnicos de educación superior, e institutos técnicos incluido el SECAP y las autoridades que, en su caso, acrediten falsamente la certificación o títulos de aprobación de estudios, u otorgaren una licencia de conducir, sin el cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la Ley y el Reglamento, sin perjuicio de las acciones adicionales a que hubiere lugar por el delito de falsedad de documentos públicos, serán sancionados administrativamente, en lo que fuere aplicable a cada una de sus calidades con:

- a) La clausura definitiva de la escuela autorizada;*
- b) La inhabilidad, por 2 años, de ejercer funciones públicas, privadas o gremiales relacionadas con el transporte terrestre y tránsito; y,*
- c) La destitución de su cargo.*

La imposición de la sanción en la instancia administrativa conlleva la aplicación obligatoria al responsable de una multa de hasta 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

en general”.

55.- Art. 94:

El artículo 94 dice lo siguiente:

“Art. 94.- Obligatoriamente se establece la rendición de pruebas: teórica, psicossométrica y exámenes médicos, para todos los conductores que van obtener por primera vez su licencia, renovarla y/o ascender de categoría, así como para los infractores que aspiren rehabilitarse. En el caso de adultos mayores de 65 años de edad y personas con capacidades especiales, se estará a lo previsto en el Reglamento a esta Ley.”

ANETA propone eliminar de este artículo la frase “*obtener por primera vez su licencia*”, aduciendo que las personas que van a obtener por primera vez su licencia de conducir obligatoriamente deben aprobar un curso de capacitación integral así como deben aprobar todas las evaluaciones por lo que no es admisible que luego de obtener un certificado de idoneidad, tengan que rendir un nuevo examen. Esta propuesta no es procedente y su justificación no es acertada, en virtud de que el Estado antes de emitir la licencia de conducir, tiene la obligación de comprobar que quienes aspiran a obtener dicha licencia, están realmente capacitados para conducir en aras de garantizar la seguridad ciudadana; la finalidad del requerimiento de certificados o títulos de aprobación de cursos de conducción, es que las autoridades estatales tengan la certeza de que las personas que solicitan la licencia de conducción, sea por primera vez o por renovación, ya pasaron las pruebas prácticas, pero las teóricas que tienen que ver no solamente con conocimientos básicos de conducción sino de las normas legales en dicha materia, así como las psicossométricas y exámenes médicos, son requisitos mínimos para que las autoridades constanten la idoneidad de quienes obtienen la licencia de conducir garantizando el derecho de toda la ciudadanía a la seguridad humana, que debe ser garantizado por el Estado conforme al Art. 393 de la Constitución de la República. Por lo tanto, el texto del Art. 94 no debe ser reformado.

56.- Propuesta de agregar un artículo a continuación del Art. 94:

ANETA propone agregar el siguiente artículo:

“Art.- Las personas extranjeras que vengán a residir en el país y hayan obtenido la licencia de conducir en su país de origen y la misma esté vigente, pueden canjearla con la licencia de conducir ecuatoriana siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

a) En una escuela de capacitación aprobada por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, rendir y aprobar pruebas de suficiencia teórica, práctica y psicossométrica, que determine su idoneidad para conducir.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

De no aprobar las pruebas con una nota mínima de 16 sobre 20, deberán obligatoriamente realizar y aprobar el curso completo de capacitación en una escuela de capacitación de conductores legalmente constituida”.

Este tema ya se incluyó en la reforma planteada al Art. 10.

57.- Art. 95:

El Art. 95 establece lo siguiente:

“Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales serán definidas en el reglamento correspondiente”.

ANETA propone sustituir este artículo por el siguiente:

“Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales.

A. Las categorías de licencias para conductores no profesionales son las siguientes:

- 1. Tipo A*
- 2. Tipo B*
- 3. Tipo F*

B. Las categorías de licencias para conductores profesionales son las siguientes:

- 1. Tipo A1*
- 2. Tipo C*
- 3. Tipo D*
- 4. Tipo E*
- 5. Tipo E1*
- 6. Tipo G”.*

La propuesta de ANETA es procedente, en el sentido de que la Ley debe establecer las categorías de licencias, solamente sus requisitos deben ser desarrollados mediante el Reglamento respectivo, con la finalidad de que no exista la posibilidad de crear indiscriminadamente nuevas categorías, ya que las normas reglamentarias son fáciles de reformar, mientras que una Ley Orgánica para ser reformada requiere un trámite específico en la Asamblea Nacional, lo que hace que estas normas tengan mayor rigidez. Sin embargo, la redacción de la propuesta no es correcta, por lo que el Art. 95 debe decir:

“Art. 95.- Las categorías de licencias para conductores profesionales y no profesionales son las siguientes:

A. Conductores no profesionales:

- 4. Tipo A*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

5. Tipo B
6. Tipo F
- B. Conductores profesionales:
 1. Tipo A1
 2. Tipo C
 3. Tipo D
 4. Tipo E
 5. Tipo E1
 6. Tipo G”.

Respecto al artículo que ANETA propone añadir luego del 95, que especifica los requisitos de cada una de las categorías de licencias, es una norma de carácter reglamentario, pues contiene especificaciones técnicas que pueden sufrir modificaciones que requieran una reforma normativa con mayor celeridad, además de que se trata de una norma que desarrolla el Art. 95.

Con relación al otro artículo que ANETA propone incluir, se establece que toda persona que se inicie en la conducción de vehículos motorizados, deberá obtener en primer lugar la licencia de conducir tipo B; el titular de la licencia podrá acceder a una categoría superior cumpliendo una serie de requisitos. En virtud de que esta propuesta tiene que ver con el Art. 96, será analizada en el acápite siguiente.

58.- Art. 96:

Este artículo dice:

“Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá cambiar la categoría de su licencia, cumpliendo los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones:

- a) Tener en vigencia, al menos 2 años, la licencia de conducir en la categoría inicial; y,
- b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación en la clase superior de vehículo que aspira conducir.

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas”.

58.1 El Asambleísta Fernando Vélez propone agregar un literal al tenor siguiente:

“c) Acreditar mediante dos certificados médicos no tener ningún problema de tipo mental o físico que pueda afectar su desempeño como conductor”.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El Art. 94 establece que para obtener una licencia de conducir o renovarla, se requiere hacer pruebas psicosenométricas y exámenes médicos; las primeras consisten en una evaluación de la capacidad sensométrica (sentidos), esto es ojos y oídos; y la capacidad psicomotriz, esto es la coordinación que se tiene entre la audición y la visión con los miembros superiores e inferiores (brazos y pies). Se mide la coordinación entre lo que el individuo decide mentalmente hacer y la posibilidad real de efectuar las acciones en tiempo y forma, es decir con la velocidad y precisión adecuadas. Al encontrarse establecido este requisito en el Art. 94 de la Ley, no es necesario incluir el texto propuesto, sin embargo sí se requiere practicar una evaluación respecto a la aplicación de esta norma, para determinar si los exámenes que se están realizando por parte de las autoridades correspondientes, están midiendo efectivamente la aptitud física, mental y de coordinación motriz de las personas y si los equipos son de tecnología de punta, para garantizar tanto la cabal aplicación de la Ley como la seguridad ciudadana.

58.2 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone sustituir esta norma por la siguiente:

“Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo o categoría, luego de cumplir con los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumplan las siguientes condiciones:

- a) Tener la licencia de conducir en la categoría B; y,*
- b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación en la clase superior de vehículo que aspira conducir.*

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas”.

Por su parte, ANETA propone incluir luego del Art. 95 un artículo innumerado con el siguiente texto:

“Art....- Toda persona que se inicie en la actividad de conducir vehículos motorizados, a excepción de las motocicletas y similares, debe obtener primeramente la licencia de conducir tipo B.

El titular de una licencia de conducir podrá ascender de categoría cumpliendo los siguientes requisitos y los que determine el Reglamento:

- 1. Tener en vigencia, al menos 2 años, la licencia de conducir en la categoría inmediata inferior.*
- 2. Aprobar el curso de capacitación y obtener el título correspondiente en la categoría de ascenso”.*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El Art. 96 regula el cambio de categoría de licencia, tomando en cuenta que según el Art. 90 para conducir vehículos a motor se requiere obtener licencia, por lo que el primer inciso del artículo propuesto por ANETA es improcedente, pues no hay ninguna razón técnica ni jurídica para excepcionar a los conductores de motocicletas. Siendo así, el titular de una licencia de conducir puede requerir no solamente ascender de categoría, sino simplemente cambiar de categoría, por ejemplo un conductor profesional puede requerir obtener licencia para conducir motocicletas. En este sentido, los numerales propuestos tampoco proceden.

Respecto a la propuesta de la Comisión Nacional, tiene el mismo defecto; sobre este tema, hay que tener en cuenta que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrolla el derecho constitucional al libre tránsito, éste no puede ser limitado obligando a las personas a conducir determinados tipos de vehículos, que es a lo que se propenden las propuestas, pues parten primeramente de la necesidad de tener licencia tipo B para poder cambiar de categoría y únicamente a categorías superiores.

Por lo analizado y en virtud de que el artículo actualmente vigente debe ser mejorado, se propone el siguiente texto:

“Art. 96.- El titular de una licencia de conducir, podrá cambiar la categoría de su licencia, cumpliendo los requisitos que señale la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumpla las siguientes condiciones:

- a) Tener en vigencia, al menos 2 años, la licencia de conducir; y,*
- b) Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación en la clase de vehículo que aspira conducir.*

Las licencias de conducir tendrán una vigencia de cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de la cual deberán ser obligatoriamente renovadas”.

59.- Art. 97:

El texto actual del Art. 97 es el siguiente:

“Art. 97.- Se instituye el sistema de puntaje aplicado a las licencias de conducir, para los casos de comisión de infracciones de tránsito, de conformidad con esta Ley y el Reglamento respectivo.

Las licencias de conducir se otorgarán bajo el sistema de puntaje; al momento de su emisión, el documento tendrá puntos de calificación para todas las categorías de licencias de conducir aplicables para quienes la obtengan por primera vez, procedan a renovarla o cambiar de categoría.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Las licencias de conducir serán otorgadas con 30 puntos para su plazo regular de vigencia de 5 años, y se utilizará un sistema de reducción de puntos por cada infracción cometida, según la siguiente tabla:

INFRACCIONES PUNTOS

Contravenciones leves de primera clase 1,5
Contravenciones leves de segunda clase 3
Contravenciones leves de tercera clase 4,5
Contravenciones graves de primera clase 6
Contravenciones graves de segunda clase 7,5
Contravenciones graves de tercera clase 9
Contravención muy grave 10
Delitos 11-30".

El Asambleísta Luis Almeida propone derogar este artículo; los Asambleístas Guido Vargas, Edwin Vaca y la FEDETAXIS, proponen cambiar el puntaje de 30 a 100 puntos; el Asambleísta Fernando Vélez propone cambiar el puntaje diferenciando el tipo de conductor, para profesionales 100 puntos y para no profesionales 50; la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone aumentar el puntaje a 100 puntos y limitan la reducción de los mismos al cometimiento de contravenciones muy graves y delitos de tránsito; y, ANETA propone duplicar la penalización en puntos, en los feriados nacionales.

Respecto a las propuestas señaladas, no cabe derogar el sistema de puntaje porque éste conjuntamente con la tipificación de infracciones y sus respectivas sanciones, contribuyen a prevenir el cometimiento de infracciones, medidas que forman parte del principio de control que se prevé como uno de los objetivos de la Ley.

En referencia al aumento de puntaje de 30 a 100, esto favorecería el cometimiento de infracciones, desvirtuando de esta forma la finalidad de la Ley que es la de *proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro*. Entre las fundamentaciones de las propuestas, se encuentra la mención al Art. 11 de la Constitución de la República, que establece los principios para el ejercicio de los derechos así como el derecho al trabajo de los profesionales del transporte; entre esos principios se encuentra el de igualdad de todas las personas, quienes según la Norma Suprema gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades, por lo que no cabe ninguna diferenciación entre conductores profesionales y no profesionales.

Para aplicar dichos principios eficazmente, hay que tomar en cuenta no solamente la enunciación de cada uno de los derechos que consagra la Constitución sino la implicación de su ejercicio. Respecto al derecho al trabajo, éste como todos los derechos, encuentra su límite natural en los derechos de los demás, por una parte y, por otra, no implica para el caso



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de los transportistas, la necesidad de cometer irregularidades o infracciones de tránsito para ejercerlo a cabalidad, como parece deducirse de las propuestas realizadas.

Por otra parte, la ley manda, prohíbe o permite; las normas legales que tipifican infracciones y establecen las correspondientes sanciones, tienen que ver con prohibiciones, por lo tanto, su eficaz aplicación por parte de las personas, se traduce en una acción negativa, esto es, en no hacer o no actuar de manera que dicho hecho o actuación personal se adecue a la norma, esto determina que la adecuación a la norma deba ser excepcional.

Además de lo señalado, el numeral 6 del Art. 11 de la Constitución establece que *“Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía”*, lo que significa que el derecho de los profesionales del transporte al trabajo no puede tener mayor jerarquía que el derecho de toda la población a la vida, a la integridad personal, al libre tránsito, a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, etc.

La FEDETAXIS fundamenta su posición en la inadecuada señalización vial, el estado defectuoso de las vías y la nula educación vial, por lo que señalan se requiere aumentar el puntaje. Por lo ya analizado, no procede ese aumento de puntaje y en particular los problemas de las vías y la educación vial deben ser resueltos mediante reformas a esos ámbitos.

Sobre la duplicación de puntos en feriados nacionales, hay que tomar en cuenta en primer lugar que los accidentes de tránsito son culposos, al no haber dolo no se puede penar con más severidad con base en circunstancias que no dependen de la voluntad de las personas, como es cometer una infracción de tránsito en un día feriado, como tampoco se justifica que la sanción sea menor si se comete en cualquier otro día, cuando en este caso puede suceder que el daño sea mayor. Por lo tanto, esta propuesta que además no tiene ninguna justificación jurídica, es totalmente improcedente.

Sobre la propuesta de limitar la reducción de puntos solamente a contravenciones graves y delitos, no es procedente, porque dicha reducción es consecuencia del cometimiento de infracciones, cualquiera sean éstas, y el número de puntos es el que debe cambiar dependiendo de la gravedad de las mismas. No hay razón para que en unos casos se reduzcan puntos y en otros no, lo que sí debe haber es proporcionalidad entre la infracción y la sanción.

60.- Art. 98:

Este artículo establece:

“Art. 98.- Los puntos perdidos pueden ser restituidos a partir de la mitad del tiempo de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

vigencia de la licencia, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

La recuperación de los puntos será por un máximo del 50% de los puntos perdidos”.

El Asambleísta Luis Almeida propone derogar este artículo, en virtud de la derogatoria propuesta al sistema de puntaje, lo que no procede conforme ya quedó analizado.

El Presidente de la República y la Comisión Nacional, proponen sustituir el Art. 98 por el siguiente:

“Art. 98.- *Una vez perdidos los primeros 30 puntos, la licencia será suspendida por treinta (30) días y será obligatorio tomar un curso en las Escuelas de Conducción, que de aprobarse, se recuperarán los treinta (30) puntos. Si se perdiesen nuevamente los treinta (30) puntos, se sancionará con sesenta (60) días de suspensión de la licencia y se tomará otro curso en las Escuelas de Conducción que, de aprobarse, solo se recuperan quince (15) puntos a la licencia de conducir. A partir de la tercera oportunidad que se pierdan los quince (15) puntos, y de ahí en adelante, se suspenderá cada vez la licencia por un año y se deberá tomar un curso en las Escuelas de Conducción, que de aprobarse, solo podrá recuperar quince (15) puntos.*

La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos”.

El Asambleísta Guido Vargas propone que los puntos perdidos puedan ser restituidos anualmente y que su recuperación pueda ser por el 100%. El Asambleísta Fernando Vélez propone que los puntos perdidos sean recuperados en los primeros quince días del siguiente año, luego de cumplir con la aprobación de un curso de capacitación en materia de tránsito y seguridad vial. El Asambleísta Edwin Vaca únicamente propone que la recuperación de puntos sea por el máximo de puntaje, esto es, por el 100% de puntos. La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, propone que los puntos perdidos sean restituidos en cualquier momento de la vigencia de la licencia y que su recuperación sea por el 100%.

ANETA propone sustituir el Art. 98 por el siguiente:

“En cumplimiento a lo estipulado en el artículo anterior, sin perjuicio de las sanciones establecidas para las contravenciones leves de primera, segunda y tercera clase; graves, de primera, segunda y tercera clase; y muy graves, se establece el siguiente sistema de penalización:

Si un conductor en el tiempo de cinco (5) años consecutivos o menos, pierde los treinta (30) puntos de su licencia, la penalización será de acuerdo al siguiente detalle:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

- a) *Primera pérdida: suspensión automática de la licencia de conducir por tres (3) meses.*
- b) *Segunda pérdida: suspensión automática de la licencia de conducir por seis (6) meses.*
- c) *Tercera pérdida: suspensión automática de la licencia de conducir por un (1) año.*

Después de que se cumpla el tiempo de suspensión provisional respectivo, la licencia de conducir será devuelta siempre y cuando no se encuentre caducada. Previo a la devolución, el conductor deberá asistir y aprobar un curso de capacitación en educación y seguridad vial en una escuela aprobada por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La licencia de conducir una vez aprobado el curso de capacitación, volverá a tener 30 puntos.

La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión de la licencia de conducir determinada para cada caso, y el cumplimiento del plazo de la suspensión no releva de la aprobación del curso como requisito para la recuperación de los puntos.

- d) *Cuarta pérdida: revocatoria definitiva de la licencia de conducir.*

En caso de que la pérdida de puntos en el transcurso de cinco (5) años no llegue a 30 puntos para la suspensión de la licencia de conducir, se iniciará un nuevo registro por 30 puntos; sin embargo, los puntos de penalización obtenidos anteriormente se mantendrán en el récord de infracciones del conductor”.

Todas las propuestas, excepto la de ANETA, tienen la finalidad de que los conductores puedan recuperar los puntos perdidos por el cometimiento de infracciones. Esta recuperación de puntos concuerda con el sistema de puntaje que prevé la Ley y la consecuente pérdida de puntos como resultado del cometimiento de infracciones. La propuesta de ANETA no está acorde con el sistema previsto en la Ley por lo que para que sea procedente, habría que cambiar totalmente el sistema de puntaje, por lo tanto, no se la puede acoger.

En virtud de lo dicho, debe atenderse al porcentaje de puntos a recuperarse y a los tiempos dentro de los cuales procede esa recuperación, lo que no ha sido analizado adecuadamente en ninguna de las propuestas, con la finalidad de cumplir el objetivo de rehabilitar a los infractores, así como de cumplir con el fin de esta Ley que es proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro.

En tal virtud, propongo el siguiente texto:

“Art. 98.- *Una vez perdidos los primeros treinta puntos, la licencia será suspendida por treinta días y se podrá recuperar la totalidad de puntos, aprobando un curso en cualquier*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

escuela de conducción, instituto técnico de educación superior o instituto técnico de conducción, debidamente autorizado, incluido el SECAP, según el tipo de licencia. Si se vuelven a perder los treinta puntos, se suspenderá la licencia por ciento ochenta días y podrán recuperarse solamente quince puntos, para lo cual será obligatorio tomar un curso en las entidades señaladas en el inciso anterior.

Si se pierden los quince puntos, la suspensión será por trescientos sesenta y cinco días.

En todos los casos la aprobación del curso y el cumplimiento del plazo de suspensión de la licencia, son requisitos de cumplimiento obligatorio y previo a la recuperación de los puntos”.

61.- Art. 99:

El texto actual de esta norma dice:

“Art. 99.- Las licencias de conducir pueden ser anuladas, revocadas o suspendidas por la autoridad del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial competente”.

61.1 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone modificar el Art. 99 en el sentido de que sea el Juez competente el encargado de anular o suspender las licencias, previo el respectivo trámite legal, observando el debido proceso y el derecho de defensa. Esta propuesta no es pertinente, pues el Art. 99 únicamente establece la posibilidad de que las licencias de conducir sean anuladas, revocadas o suspendidas, como actos administrativos que son, no determina las causales para cada caso, éstas se encuentran previstas en el Art. 100. Respecto a la autoridad competente, tratándose de actos administrativos, la revocación y suspensión es facultad de la misma autoridad administrativa que la expidió. Por lo tanto, no procede establecer que en todos los casos sea el juez la autoridad competente. Además de lo señalado, todo lo referente a jurisdicción y competencia, se encuentra a partir del Art. 147 de la Ley.

61.2 La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, propone incluir un segundo inciso con el siguiente texto:

“Si los vicios de forma no afectan en la validez de la licencia, podrán ser enmendados por la autoridad que la confirió, previa notificación al propietario o a petición de éste”.

En virtud de que esta reforma tiene que ver más bien con el Art. 100, será comentada en el siguiente numeral.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

62.- Art. 100:

El Art. 100 establece lo siguiente:

“Art. 100.- Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que éstas han sido otorgadas mediante un acto viciado por defectos de forma o por falta de requisitos de fondo, esenciales para su validez. Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir; no superen alguna de las pruebas a las que deben someterse para la renovación, canje o solicitud de una nueva por extravío; por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir; o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven esta sanción. Serán suspendidas en los casos determinados en esta Ley”.

62.1 Respecto a la propuesta de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial mencionada en el acápite anterior, es procedente, pues en derecho administrativo los vicios de forma de un acto son convalidables y no necesariamente anulan el acto, salvo que incidan en la naturaleza del mismo.

62.2 El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir entre las condiciones de revocatoria de la licencia, la siguiente frase: *“El conductor que ha sido el causante de un accidente de tránsito y ha abandonado el sitio donde se produjo el mismo”*. Esta propuesta no es procedente porque tiene que ver con la tipificación de infracciones, mas no con el tema de causales para la revocatoria de una licencia, no puede ser una causal por sí misma, puede sí tener como consecuencia la revocatoria de la licencia, si estuviera prevista ésta como sanción para una infracción de esa naturaleza; por ello entre las causales establecidas en el Art. 100, ya consta la de cometer delitos de tránsito que conlleven esta sanción. De otro lado, el abandono del sitio donde se produjo el accidente y la falta de atención a las víctimas del mismo, son circunstancias agravantes de la infracción, conforme al Art. 121 de la Ley.

62.3 Los Asambleístas Luis Almeida y Guido Vargas proponen eliminar la frase : *“por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir”*. Esta propuesta no es procedente, ya que este Asambleísta propuso eliminar el sistema de puntaje lo que no procede tampoco, como ya fue analizado anteriormente.

62.4 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador proponen eliminar todo lo referente a la revocatoria de la licencia, lo cual no es procedente por cuanto la revocatoria de los actos administrativos es una forma de extinción de los mismos, que existe por la naturaleza del acto, por lo tanto, es necesario prever las causales para este tipo de extinción.

Por lo analizado respecto a los vicios de forma de las licencias, cabe reformar este artículo en el siguiente sentido:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

“Art. 100.- Las licencias de conducir serán anuladas cuando se detecte que éstas han sido otorgadas mediante un acto viciado por falta de requisitos de fondo o por falta de formalidades esenciales para su validez. Serán revocadas cuando sobrevengan impedimentos que incapaciten física, mental o legalmente a su titular para conducir; no superen alguna de las pruebas a las que deben someterse para la renovación, canje o solicitud de una nueva por extravío; por efecto de pérdida del total del puntaje en el registro de la licencia de conducir; o por cometer aquellos delitos de tránsito que conlleven esta sanción. Serán suspendidas en los casos determinados en esta Ley”.

63.- Art. 106:

El Art. 106 establece lo siguiente:

“Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

ANETA propone sustituir la palabra “verifican” por “cometen”. Esta propuesta es procedente, toda vez que el texto actual contiene un error en la utilización del verbo para expresar las acciones que devienen en infracciones de tránsito, por lo que el Art. 106 debe decir:

“Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas pero no queridas por el causante, se cometen por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito”.

64.- Art. 108:

Esta norma tiene el siguiente texto:

“Art. 108.- Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.

La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública de instancia oficial.

En lo relativo a la prescripción del delito y de las penas y al ejercicio de la acción penal por delitos de tránsito, se estará a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal”.

64.1 El Asambleísta Fernando Vélez propone sustituir el tercer inciso por el siguiente:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

“Los delitos de tránsito no prescriben. Esta norma se aplicará en base a lo dispuesto en el Código Penal y Código de Procedimiento Penal relativo a los delitos imprescriptibles”.

Esta propuesta no es procedente puesto que la imprescriptibilidad en materia penal es una institución reservada para aquéllos delitos graves estatuidos en el derecho internacional como violatorios de los derechos humanos; en el caso de los delitos de tránsito, estos son culposos, y si bien deben ser debidamente tipificados y sancionados para garantizar la seguridad de las personas, no es menos cierto que el daño que producen al momento de cometerse es un daño particular específico que recae en la o las víctimas del accidente directamente. Por esta razón, nuestro Código Penal en el Art. 101 establece **como excepción** la imprescriptibilidad de las acciones y penas que está establecida en la Constitución de la República, cuyos Arts. 80 y 233, inciso segundo, hacen referencia a los delitos de genocidio, lesa humanidad, crímenes de guerra, desaparición forzada de personas o crímenes de agresión a un Estado y a los casos de peculado, cohecho, concusión y enriquecimiento ilícito, estos últimos se entiende por los daños que han causado a la sociedad ecuatoriana ya que no se enmarcan en la condición de delitos graves contra los derechos humanos al tenor de los tratados internacionales. Para concluir, debe quedar claro que este tipo de medidas es necesaria según el derecho internacional, para cumplir la finalidad de un Estado constitucional democrático y de derecho, de dar cumplimiento a los tratados internacionales de derecho humanitario y a la esencia misma de la dignidad de la persona.

64.2 El Asambleísta Edwin Vaca propone incluir al final del artículo el siguiente inciso:

“Están especialmente obligados a la reparación de daños y perjuicios quienes a consecuencia de un accidente de tránsito causen muerte, lesiones y demás sufrimientos físicos o estéticos; psíquicos como angustia, ansiedad; y, daños materiales que serán calculados de acuerdo a las disposiciones establecidas en esta ley”.

Esta obligación ya consta en el primer inciso del Art. 108, en forma general, puesto que todo el que cause un accidente de tránsito debe responder por los daños ocasionados, éstos por lógica serán calculados de acuerdo a la magnitud del daño y siguiendo las disposiciones legales al respecto. No cabe hacer diferenciación respecto a la obligación de reparación de daños, que es una sola, la diferencia está en el monto de las indemnizaciones que tiene que ver con el tipo de daño causado.

64.3 La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone reformar el segundo inciso adecuándolo a las reformas de marzo de 2009, en materia procesal penal, que modificaron el Art. 32 del Código de Procedimiento Penal, referente a las acciones penales, las mismas que se clasifican en públicas y privadas, habiéndose eliminado la acción pública de instancia oficial. Esta reforma es pertinente, para que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, concuerde en lo referente a las acciones penales y su



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

ejercicio, con el Código Procesal Penal. En consecuencia, el inciso segundo del Art. 108 debe decir:

“La acción para perseguir los delitos de tránsito es pública”.

65.- Art. 111:

“Art. 111.- En concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será juzgado por la más grave”.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir la frase “la más grave” por “la menos grave”.

En nuestro sistema penal no hay acumulación de penas, por lo que para los casos de concurso o concurrencia de delitos, se prevé la absorción de las penas, en virtud de la cual el delito más grave absorbe a los demás delitos y por ello se sanciona con la pena más grave. Por lo tanto, no cabe la propuesta mencionada, pero sí se debe mejorar la redacción del Art. 111 para evitar confusiones, en el siguiente sentido:

“Art. 111.- En caso de concurrencia de varias infracciones de tránsito, el infractor será penado con la sanción más grave”.

66.- Art. 115:

“Art. 115.- Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, mientras no se pruebe lo contrario, para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que el conductor era su dueño.

Si el vehículo es de propiedad del Estado, o de instituciones del sector público o de personas jurídicas, se presumirá que lo conducía la persona encargada de la conducción de tal vehículo”.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone sustituir la frase “para efectos de responsabilidad civil” por “para efectos de responsabilidad penal y civil”; y, en el inciso segundo propone incluir a continuación de la palabra “persona” la palabra “generalmente”. El Asambleísta Edwin Vaca propone eliminar la frase “para efectos de responsabilidad civil”.

Tanto el texto actual del Art. 115, como las propuestas señaladas, son contrarios al derecho de presunción de inocencia consagrado en el Art. 76, numeral 2, de la Constitución de la República, que establece lo siguiente:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

"Art. 76.- En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada".

Entre las garantías del debido proceso, está además el derecho a la defensa (numeral 7, Art. 76, Constitución de la República), en virtud del cual todas las personas deben gozar de las garantías establecidas para dicho derecho. El Art. 11 de la Constitución, establece los principios para la aplicación y ejercicio de los derechos fundamentales, entre ellos el numeral 4 establece lo siguiente: *"Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni las garantías constitucionales"*.

Los derechos fundamentales consagrados en la Constitución de la República, han sido recogidos de los tratados internacionales de derechos humanos de los cuales es signatario el Ecuador, y forman parte de la dignidad humana, de ahí la importancia del principio de garantía por parte del Estado, para que estos derechos sean ejercidos a plenitud, el cual también ha sido recogido por nuestras normas constitucionales.

En virtud de lo dicho, no cabe establecer una presunción legal que viole el derecho a la presunción de inocencia. Por lo tanto, el Art. 115 de la Ley debe decir:

"Art. 115.- Si como resultado de un accidente de tránsito quedare abandonado un vehículo y se desconociere la persona que lo conducía, el Ministerio Público investigará los hechos a fin de identificar al conductor, para que el juez competente pueda establecer y declarar su responsabilidad".

Como consecuencia de lo anteriormente analizado, es necesario derogar los Arts. 116 y 117, por ser inconstitucionales, ya que establecen una presunción legal de responsabilidad civil solidaria, que contraría el derecho al debido proceso de las personas, específicamente en lo referente a la presunción de inocencia y al derecho de defensa.

67.- Art. 121:

El Art. 121 establece las circunstancias agravantes a ser consideradas en el juzgamiento de las infracciones de tránsito.

67.1 El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir tres literales:

*"Intentar sobornar a los investigadores, peritos o policías.
Utilizar vías de uso exclusivo de transporte público.*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Utilizar autos del Estado sin autorización, sea en días laborables o feriados”.

En materia penal, las circunstancias agravantes tienen que ver con el grado de culpabilidad del sujeto activo de la infracción, por lo que se trata de acciones complementarias que pueden aumentar la malicia o la gravedad de la infracción, o inclusive la alarma social. Siendo esta la naturaleza de las circunstancias agravantes, pueden tener tal carácter el intento de soborno y la utilización de autos del Estado sin autorización, puesto que ésta última al tratarse de mal uso de un bien público, es una infracción de carácter administrativo competencia de otro tipo de normas, pero agrava la infracción al haber sido cometida con un bien cuyo uso sólo está permitido para ciertas circunstancias de carácter oficial y restringido al funcionario legal o reglamentariamente facultado. Respecto a la utilización de vías de uso exclusivo de transporte público, ésta constituye en sí misma una infracción, conforme al literal c) del Art. 140.

67.2 El Asambleísta Mauro Andino propone reemplazar en el literal f) la frase: “*conducir sin licencia*” por “*conducir sin estar legalmente autorizado*”. Esta no es una circunstancia agravante sino una contravención leve de segunda clase, según lo establecido en el Art. 140, literal h), por lo que debe ser eliminada del Art. 121.

Por todo lo expuesto, el Art. 121 debe decir:

“Art. 121.- Se consideran circunstancias agravantes:

- a) Cometer la infracción en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de sustancias estupefacentes o psicotrópicas;*
- b) Abandonar a las víctimas del accidente o no procurarles la ayuda requerida, pudiendo hacerlo;*
- c) Evadir la acción de la justicia por fuga u ocultamiento;*
- d) Borrar, alterar u ocultar las señales, huellas o vestigios dejados por la infracción, u obstaculizar las investigaciones para inducir a engaño o error a la administración de justicia;*
- e) Estar el infractor perseguido o prófugo por un delito de tránsito anterior;*
- f) No tener el automotor el seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en vigencia;*
- h) Intentar sobornar a los investigadores, peritos o policías asignados a la investigación;*
- i) Utilizar vehículos de propiedad del Estado, sin autorización; y,*
- j) La realización de actos tendentes a entorpecer el adecuado desenvolvimiento del proceso, entre los cuales se halla incluida la no asistencia injustificada a cualquier audiencia”.*

68.- Art. 123:

Este artículo establece las penas aplicables para los delitos y contravenciones de tránsito; el Asambleísta Guido Vargas y la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, proponen sustituir el tercer inciso limitando la reducción de puntos a los delitos y contravenciones



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

graves. Esto no procede, como ya quedó señalado al final del numeral 58 de este informe.

Además de esta propuesta, el Asambleísta Guido Vargas propone cambiar el segundo inciso, estableciendo que el juez de tránsito al dictar sentencia, aplicará una sola de las penas determinadas en cada tipo penal; esto tampoco procede, por cuanto la Ley prevé la aplicación de multas como penas pecuniarias accesorias de las penas privativas de libertad, en determinados tipos penales, lo cual depende del daño causado. No se debe perder de vista que uno de los aspectos más importantes en la tipificación y sanción de infracciones de tránsito, es la reparación de los daños ocasionados.

69.- Art. 124:

Actualmente este artículo establece:

"Art. 124.- En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor circunstancias atenuantes y no exista en su contra ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor. Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas, las cuales podrán ser cumplidas con trabajos comunitarios, difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación, previa capacitación recibida dentro del mismo centro de conformidad al Reglamento que para el efecto se expida".

El Asambleísta Mauro Andino propone agregar después de la palabra "educación" la frase "u otras que el juez considere conveniente"; y, agregar un inciso con el siguiente texto:

"El juez que establezca una sanción inferior a un año, en la misma sentencia podrá sustituir por trabajo comunitario de manera total o parcial, en cuyo caso queda obligado a vigilar periódicamente el cumplimiento de dicha sanción. Ante el incumplimiento injustificado del sentenciado, el juez podrá disponer el cumplimiento de la privación de la libertad".

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone que únicamente se pueda reducir la pena de prisión, mas no la multa. Adicionalmente propone sustituir la frase "difundiendo las políticas, reglamentos de prevención y educación" por "difundiendo temas de prevención, reglamentos, educación y seguridad vial".

La propuesta del Asambleísta Mauro Andino está ya contenida en la norma, pero ésta requiere ser mejor redactada para que se entienda bien su alcance y así evitar interpretaciones equivocadas; respecto a la propuesta de la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, es procedente aclarar en la norma los temas de difusión, pero sobre la multa, no hay ninguna razón para que no pueda ser rebajada, tomando en cuenta que la teoría de rebaja y sustitución de las penas en virtud de la existencia de atenuantes, se ha reforzado en los últimos tiempos por razones humanitarias y que las penas de multa tienen que ver con el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

poder económico de las personas, por lo que el monto de las sanciones pecuniarias tiene diferente connotación según la clase social del infractor, razón por la cual en ciertos casos podrían carecer de efectividad y llegar a ser discriminatorias.

Por las razones expuestas, el Art. 124 debe decir:

“Art. 124.- En los delitos de tránsito, cuando se justifique a favor del infractor la existencia de circunstancias atenuantes y ninguna agravante, la pena de reclusión mayor se reducirá a reclusión menor.

Las penas de prisión y de multa, se reducirán hasta en un tercio de las mismas.

Dependiendo de las circunstancias atenuantes que se presenten, el juez podrá reemplazar la prisión con multa o las dos con trabajos comunitarios, que consistirán en la difusión de la normativa relacionada con políticas y temas de prevención, educación y seguridad vial, previa capacitación recibida en la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con el Reglamento respectivo.

En los casos de sustitución de la prisión, el juez está obligado a supervisar periódicamente el cumplimiento de la sanción impuesta”.

70.- Art. 125:

“Art. 125.- Los conductores profesionales y no profesionales que hayan perdido la totalidad de los puntos de su licencia de conducir, por infracciones de tránsito y cuya pena haya sido cumplida, podrán recuperar su licencia con 15 puntos, siempre y cuando la vigencia de su licencia haya superado los dos años y medio, y hayan aprobado un curso de capacitación relacionado con la actualización de temas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial no menor a 30 días de duración en las Escuelas o centros autorizados, de acuerdo al Reglamento que se dicte para el efecto”.

La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone derogar este artículo; la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador proponen modificarlo adecuándolo a su propuesta de que las licencias se emitan con 100 puntos, lo que ya fue descartado en el numeral 58 de este informe, al comentar las propuestas de reforma al Art. 97.

Al respecto, la propuesta de la Comisión Nacional es procedente, pues el tema de la recuperación de puntos ya está regulado en el Art. 98, para el cual se ha propuesto en el presente documento un texto alternativo.

71.- Art. 126:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Este artículo tipifica el delito de conducir bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes y ocasionar un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas; la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir la revocatoria definitiva de la licencia de conducir, por la suspensión de la misma por igual tiempo al de la pena. Esto concuerda con la propuesta realizada para el Art. 100, que es impropcedente, como consta analizado en el numeral 61 de este informe.

72.- Art. 128:

Esta norma tipifica un delito que puede cometer el contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión, ocasione un accidente de tránsito del cual resulten muertas o lesionadas una o más personas. El Asambleísta Edwin Vaca propone incluir disposiciones relativas a la responsabilidad de la administración pública, que tienen que ver con la ejecución de los contratos de obras en instituciones públicas, cuestión de derecho administrativo, específicamente de contratación pública, que no es competencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ni se trata de conductas que pueden ser tipificadas como delitos de tránsito.

No obstante, el texto de este artículo debe ser complementado estableciendo un aumento de la pena cuando las lesiones se agraven, por lo que propongo el siguiente texto:

"Art. 128.- El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas, será sancionado con prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente.

Si las obras hubieren sido ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución, y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior al funcionario responsable directo de la obras

Se aumentarán las penas previstas en este artículo, en los siguientes casos y de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;*
- b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;*
- c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

días; y,

d) *Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve ”.*

73.- Art. 130:

Esta norma establece:

“Art. 130.- Quien condujere un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente, y causare un accidente de tránsito de donde resulten sólo daños materiales que no excedan de seis remuneraciones básicas unificadas, será sancionado con multa de cinco remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión y la revocatoria definitiva de su licencia de conducir”.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone eliminar para el caso de reincidencia, la revocatoria definitiva de la licencia de conducir. Sobre esto ya se analizó lo pertinente en los numerales 47.3 y 61.4 de este informe.

El Asambleísta Mauro Andino propone derogar este artículo, sin fundamentación alguna. No procede derogar esta norma puesto que no tipifica únicamente la conducción de vehículos en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida, que sí está tipificada en el literal b) del Art. 141, sino que prevé el caso de que conduciendo un vehículo en esas condiciones, se cause un accidente del cual resulten solo daños materiales.

74.- Art. 131:

“Art. 131.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que exceda de quince días y sea menor a treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior”.

74.1 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, propone eliminar la pérdida de puntos como parte de la sanción establecida en el Art. 131. Esta propuesta es improcedente por estar relacionada con lo analizado respecto al Art. 97, cabe reiterar el comentario



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

realizado al respecto.

74.2 ANETA propone agregar a este artículo un inciso que diga:

“Sin perjuicio de la correspondiente reducción de puntos en la licencia de conducir, si entre los involucrados hubiere acuerdo voluntario para el pago de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente de tránsito, el agente de tránsito que tome procedimiento en el hecho, los conducirá ante el juez de tránsito competente a objeto de formalizar su acuerdo, a través de la suscripción del acta transaccional correspondiente, por lo que no procederá sanciones de prisión y/o multa económica; disponiendo la libertad inmediata del o los detenidos en caso de haberlos, así como la entrega de los vehículos”.

El Art. 171 de la Ley, que se encuentra dentro del Capítulo IX referente al procedimiento, Título III, ya establece la posibilidad de sustituir la pena por un acuerdo reparatorio que debe estar contenido en sentencia ejecutoriada, así como el efecto del incumplimiento de tal acuerdo, por lo que no procede esta propuesta toda vez que esta posibilidad está prevista dentro del procedimiento de juzgamiento de los delitos en general, no solamente es factible respecto del delito tipificado en el Art. 131.

74.3 El Asambleísta Mauro Andino propone tres modificaciones a este artículo que se describen a continuación: en el inciso primero, sustituye la frase “*sea menor a treinta días, y ocasione además daños materiales*” por “*sea menor a treinta días y/o ocasione daños materiales*”; en este mismo inciso, sustituye la frase “*será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia*” por “*será sancionado con multa de dos a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia*”. En el segundo inciso propone sustituir la frase “*quince días de prisión*” por “*de doce a dieciocho días de prisión*”.

Todas las infracciones de tránsito conllevan la obligación de pagar daños y perjuicios por parte de los responsables de la infracción, conforme al Art. 108 de la Ley, puesto que siempre se ocasionan daños materiales, por lo que no cabe la propuesta primeramente mencionada en el párrafo anterior; respecto a la sustitución del monto de la multa y de los días de prisión, dejando a discreción del juez la aplicación de la pena dentro del rango establecido en la propuesta, habría que cambiar el sistema de penas en todas las disposiciones que tipifican infracciones, estableciendo rangos dentro de los cuales los jueces puedan escoger discrecionalmente la pena a imponer, pues el sistema vigente está estructurado para sancionar con una pena determinada, sin dejar a criterio del juez el tiempo de privación de libertad ni el monto de la pena pecuniaria.

Sin embargo, la norma vigente debe reformarse, pues la ley no contempla el caso de enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales de menos de quince días y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

en el Art. 132 se prevé el caso de accidentes de tránsito de los cuales resulten únicamente daños materiales. En virtud de que provocar enfermedad o incapacidad física además de daños materiales agrava la infracción, aunque dichas circunstancias se den por menos de quince días, el Art. 131 debe decir:

“Art. 131.- Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que sea menor a treinta días, y ocasione además daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis; será sancionado con multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia.

En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Se aumentarán las penas previstas en este artículo, en los siguientes casos y de acuerdo a la siguiente escala:

- a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes;*
- b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días;*
- c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y,*
- d) Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve ”.*

75.- Art. 132:

El Art. 132 establece lo siguiente:

“Art. 132.- Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y reducción de 11 puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con cinco días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior.

Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales cuyo



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso, veinte a cuarenta días de prisión ordinaria, y reducción de 15 puntos en su licencia de conducir”.

75.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Presidente de la República, proponen sustituir este artículo por el siguiente:

“Art. 132.- Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales que no exceda de quince (15) días, u ocasione solo daños materiales cuyo costo de reparación sea superior a dos (2) y no exceda de cuatro (4) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, el responsable será sancionado con una multa de dos (2) remuneraciones básicas del trabajador en general, y reducción de once (11) puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

En caso de reincidencia se lo sancionará con una multa de (3) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de los puntos señalados en el punto anterior.

Si como consecuencia del accidente de tránsito resultaren solamente daños materiales cuyo costo de reparación excedan las seis (6) remuneraciones básicas unificadas, el responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso y reducción de quince (15) puntos en su licencia de conducir”.

En virtud de la propuesta y del análisis realizado en el numeral anterior, no procede esta reforma.

75.2 El Asambleísta Guido Vargas y la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador proponen eliminar la reducción de puntos de la sanción establecida en el Art. 132, lo cual no procede por lo ya analizado respecto a este tema; asimismo, la Federación propone eliminar para el caso de reincidencia, la sanción de prisión, lo cual no procede pues la reincidencia agrava el delito cometido y por tanto debe tener una sanción más severa que el cometimiento por primera vez, lo que no se ha tomado en cuenta al hacer esta propuesta, pues la reincidencia tendría consecuencias más leves al estar penada solamente con multa.

75.3 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir en el primer inciso la frase “*multa de dos remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general*” por “*multa de una y media a dos y media remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general*”. En el segundo inciso propone sustituir la frase “*se lo sancionará con cinco días de prisión*” por la frase “*se lo sancionará de cuatro a seis días de prisión*”. Sobre esta propuesta, vale la consideración realizada en el punto 73.3.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

76.- Art. 133:

“Art. 133.- Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente”.

El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir la expresión “con el máximo de la pena correspondiente” por “con una pena incrementada en un rango en el que tanto el máximo como el mínimo establecido aumenten en un veinte por ciento para efectos de la sanción privativa de la libertad y de multa”. Por lo ya analizado en los numerales anteriores sobre este tema, esta propuesta no procede, como ya lo hemos explicado en nuestros comentarios a los artículos 131 y 132.

77.- Art. 137:

Esta norma establece la modificación de las penas previstas en los Arts. 127, 128, 129 y 130, para cuando se ocasionen lesiones por 31 a 59 días, de 60 a 90 días, de más de 90 días y para lesión e incapacidad laboral permanente, cuando el delito se hubiere cometido bajo las circunstancias establecidas en los mencionados artículos. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; los Asambleístas Guido Vargas y Mauro Andino; y, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, proponen añadir entre los artículos citados en la norma, al Art. 126 y eliminar el Art. 130.

Tanto la norma vigente como las propuestas son ilógicas, pues los Arts. 126, 127 y 129 son delitos que provocan muerte, por lo que no cabe que aumenten las penas previstas en ellos cuando en las mismas circunstancias se provoquen solamente lesiones o incapacidad permanente; de otro lado, el Art. 130 tipifica un delito que solamente provoca daños materiales, por lo que no debería estar citado en el Art. 137.

En los numerales 71 y 73 del presente informe se han propuesto reformas a los Arts. 128 y 131, que tienen que ver con este tema, las mismas que determinan la necesidad de que el Art. 137 sea derogado.

78.- Art. 139:

Este artículo establece las contravenciones leves de primera clase.

78.1 El Asambleísta Guido Vargas propone eliminar la reducción de puntos en la licencia de conducir, tema que ya se ha comentado varias veces y no procede. Esta propuesta la hace también para los Arts. 140, 141, 142, 143, 144 y 145.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

78.2 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone sustituir el literal n) que establece: "*n) Quien ejerce actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas*", por el siguiente:

"n) Quien, no estando autorizado, ejerza actividad comercial o de servicio sobre las zonas de seguridad peatonal o calzadas;"

Esta propuesta no procede, pues el ejercicio de actividades comerciales o de servicio en las vías públicas no puede ser autorizado por contravenir el orden público y el bienestar ciudadano, además de que debe tenerse en cuenta que estas actividades están sujetas a las normas de uso y ocupación del suelo y de planificación, construcción y mantenimiento de la vialidad urbana, que son competencias exclusivas de los gobiernos municipales, conforme al Art. 264, numerales 2 y 3, de la Constitución de la República.

78.3 ANETA propone incluir cuatro numerales con el siguiente texto:

*"... El conductor transportista que no cumple con los horarios e itinerarios establecidos para la prestación del servicio masivo de transporte público de pasajeros;
... El conductor que al circular a bajas velocidades, no circulare por el carril derecho;
... El conductor de transporte público de servicio masivo de personas, que no brinde las facilidades para la subida, abordaje y salida de una persona con discapacidad;
... Los ciclistas que circulen entre vehículos detenidos o en movimiento sin utilizar un carril completo".*

Respecto al primer punto, no cabe establecer una infracción de ese tipo, pues el transporte público en su mayoría no es un servicio que da el Estado directamente, sino que es un servicio que dan cooperativas o compañías particulares con la autorización estatal; por lo tanto no existe en el Ecuador una unificación de horario e itinerarios que permita un control cabal para determinar cuándo existe incumplimiento, además de que dicho incumplimiento no depende siempre de la voluntad de los conductores, sino de un sin número de otros factores externos, por lo tanto, tal incumplimiento no siempre es atribuible a los transportistas.

Sobre los otros añadidos, el segundo ya está previsto en el Art. 140, literal b), como contravención leve de segunda clase; sin embargo dicho literal requiere ser aclarado, por lo que propongo el siguiente texto:

"b) Quien conduzca su vehículo por la derecha, a bajas velocidades en vías de doble carril;"

Respecto al tercer párrafo propuesto, sí procede la reforma, pero hay que completarla, pues



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

hay otros grupos vulnerables que pueden sufrir maltrato por parte de los conductores de transporte público, además de que todas las personas deben ser protegidas de dicho maltrato, por lo que propongo el siguiente texto:

“El conductor de transporte público de personas, que no brinde las facilidades para la subida, abordaje y salida de los pasajeros, en especial de los adultos mayores de 65 años, mujeres embarazadas, niños, niñas y personas con discapacidad”.

En referencia al último punto, mientras el Estado no provea de vías específicas para ciclistas, no se puede tipificar como infracción una conducta de esta naturaleza.

El último inciso de este artículo, establece lo siguiente:

En los casos señalados en las contravenciones l), m), n), o), p), q), r) y s) a los conductores de motocicletas, ciclistas, y peatones en general, se los sancionará única y exclusivamente con la multa pecuniaria establecida en el presente artículo.

ANETA también propone eliminar la frase “conductores de motocicletas” del inciso citado, señalando que los motociclistas al tener licencia de conducir no profesional tipo A, pueden cometer contravenciones y por lo tanto perder puntos de su licencia; esta propuesta no procede toda vez que la sanción establecida en el último inciso no tiene relación con la calidad de conductores profesionales o no, sino con el tipo de infracciones.

79.- Art. 140:

Esta norma establece las contravenciones leves de segunda clase.

79.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone añadir tres literales con el siguiente texto:

“ ..) El conductor profesional o no profesional que hiciera uso indebido del tipo de licencia al conducir un vehículo a motor.

...) El conductor de un vehículo que presta servicio de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.

..) Los conductores de vehículos pesados que circulen por zonas restringidas sin perjuicio de que se cumpla con lo estipulado en las ordenanzas municipales”.

Esta propuesta es procedente pues las conductas especificadas no se encuentran tipificadas en la Ley, y es necesario establecerlas pues afectan la seguridad ciudadana.

79.2 La Asambleísta María Soledad Vela, propone sustituir el literal g), por el siguiente:



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

"g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños, niñas y adolescentes sin el correspondiente cinturón de seguridad adecuado para su edad, o en caso de niños, niñas hasta cuatro años de edad en la silla de infantes en el asiento posterior, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento;"

Respecto a esta propuesta, hay que tomar en cuenta que los adolescentes, por su configuración física, ya no requieren de dispositivos de seguridad especiales, sino que deben utilizar los cinturones de seguridad para adultos; de otro lado, el literal actualmente vigente ya prevé la necesidad de que los niños en general, entre ellos los menores de cuatro años, deban utilizar dispositivos adecuados a su edad, entre ellos la silla de infantes. Por lo tanto, no es necesario cambiar el literal g), además de que el texto propuesto debe constar en el Reglamento y no en la Ley.

79.3 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir en el primer inciso la expresión *"al diez por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general"* por *"del diez por ciento al veinte por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general"*. Además propone sustituir el literal l) por el siguiente: *"l) Quien conduzca un vehículo con vidrios oscuros o películas polarizadas que no permitan la identificación del conductor y los ocupantes, sin el permiso correspondiente"*. La sustitución de la pena no procede por lo ya analizado en los numerales 73 y 74 de este informe; sobre el literal l), la propuesta es adecuada, por lo que se la debe acoger.

79.4 ANETA propone eliminar el literal r) por cuanto se trata de una infracción ya contemplada en el Art. 139, literal a), lo cual es procedente por lo que se debe eliminar el literal r). Además de esto, propone añadir después del literal v) nueve literales, de los cuales los dos últimos son iguales a los propuestos por la Comisión Nacional que ya fueron comentados en el numeral 78.1; respecto a los demás, en unos casos su texto es ambiguo y en otros se trata de conductas que no pueden ser tipificadas como infracciones, por lo que no proceden ser incluidos.

En este artículo debe agregarse un literal que diga lo siguiente:

"...El conductor que haga uso indebido de la categoría o tipo de licencia conduciendo un vehículo que no le corresponde a la misma".

80.- Art. 141:

Este artículo establece las contravenciones leves de tercera clase.

80.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Presidente de la República, ANETA y el Asambleísta Mauro Andino, proponen derogar el literal b), que tipifica como contravención leve de tercera clase, conducir un vehículo en el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente. La razón para esta derogatoria es que se la considera una contravención de mayor gravedad y se propone incluirla en el Art. 145. Esta propuesta es procedente, pues al pasar a ser contravención muy grave, se le da mayor efectividad a la suspensión de la licencia que además es producto del cometimiento de otras infracciones, con lo cual se logra la finalidad de prevención.

80.2 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir la expresión *"quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general"* por *"del quince por ciento al treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general"*. La sustitución de la pena no procede por lo ya analizado en los numerales 73 y 74 de este informe; sobre el literal l), la propuesta es adecuada, por lo que se la debe acoger.

80.3 ANETA propone agregar en el literal w) la palabra bicicletas. El mencionado literal tipifica como infracción la conducción de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuadrones sin casco protector en la cabeza, por lo que procede la propuesta, para proteger a este tipo de conductores y lograr que en caso de accidente los daños sean menores.

Además, propone añadir después del literal y) tres literales con el siguiente texto:

*"...El conductor que incrementa la velocidad cuando se le adelanta;
...El conductor que desobedece las señales de prohibición de virajes en las intersecciones;
...Los conductores de motocicletas que circulen entre vehículos detenidos o en movimiento, sin utilizar un carril completo"*.

La tipificación de infracciones debe ser hecha con sumo cuidado para evitar interpretaciones que perjudiquen a las personas al momento de ser juzgadas, la redacción debe ser absolutamente clara, de lo contrario se provocaría inseguridad jurídica, lo que atenta contra el Art. 82 de la Constitución de la República; por otra parte, los literales a) y m) del Art. 142, establecen ya el exceso de velocidad, por lo que el primer literal que ANETA propone añadir al Art. 141 es improcedente. Respecto al segundo literal propuesto, tampoco procede ser añadido al Art. 141 pues consta ya en el literal a) del Art. 142 que tipifica las contravenciones graves de primera clase.

81.- Art. 142:

El Art. 142 contiene las contravenciones graves de primera clase.

81.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone reformar los literales c) y j) que dicen:

"c) Quien conduzca un automotor sin poseer licencia para conducir. Igual contravención"



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

comete el dueño que entrega su vehículo al infractor;

j) El conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito;"

Sobre el literal c), propone sustituirlo por el siguiente:

"c) El conductor que haga uso indebido de la categoría o tipo de licencia conduciendo un vehículo que no le corresponde a la misma".

El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir la palabra "*poseer*" por "*portar*" en el literal c).

Al respecto, el literal c) del Art. 142, tipifica una infracción que ya se encuentra entre las establecidas en el Art. 140, específicamente en el literal h), las mismas que son contravenciones leves de segunda clase, por lo que debe ser eliminada esta infracción del Art. 142. Respecto a la propuesta, la infracción contenida en ella no es más grave que la contenida en el literal c) vigente, por lo que no debería ser considerada contravención grave de primera clase, sino que debe ser incluida en el Art. 140 referente a las contravenciones leves de segunda clase, como ya quedó analizado anteriormente.

En relación al literal j) se propone cambiar la palabra "*obra*" por "*palabra*", lo que es improcedente por cuanto se estaría penando una manifestación de la libre expresión del pensamiento, violando de esta forma el Art. 66, numeral 6, de la Constitución de la República.

81.2 El Presidente de la República y ANETA proponen suprimir los literales c) y j) para que pasen a ser contravenciones muy graves dentro del Art. 145; por lo señalado anteriormente, esto no procede.

81.3 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir la expresión "*treinta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general*" por "*del treinta por ciento al sesenta por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general*". La sustitución de la pena no procede por lo ya analizado en los numerales 73 y 74 de este informe.

81.4 ANETA proponen eliminar los literales g), h) e i), por ser infracciones ya especificadas en el literal r) del Art. 141. Esta propuesta es procedente pues tipificar la misma conducta dos veces como infracciones diferentes, con penas diferentes, propicia la violación del derecho constitucional contenido en el Art. 76, numeral 7), literal i), que establece que nadie podrá ser juzgado dos veces por la misma causa, además de que proceder así es no tener una adecuada técnica legislativa.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Además, ANETA propone añadir diez literales con infracciones que ya están tipificadas en los Arts. 139, literales l) y m); y, 141, literales q), r) y y). Por tanto no procede esta propuesta por la misma razón señalada en el párrafo anterior.

82.- Art. 144:

Esta norma tipifica las contravenciones graves de tercera clase.

82.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone añadir al literal b) la siguiente frase:

"...debiendo además retirarse el vehículo de circulación y puesto a las órdenes de autoridad competente".

Similar propuesta hace FEDETAXIS.

Este literal tipifica como contravención grave de tercera clase, la prestación de servicio de transporte de personas o bienes por parte de un conductor profesional, en un vehículo no autorizado para realizar esa actividad. La sanción para esta conducta está contemplada al inicio del Art. 144, no hay ninguna razón para establecer una sanción adicional, como es el retiro del vehículo, además de que la norma no especifica qué trato dará la autoridad competente a dicho vehículo, por lo que el texto propuesto se presta para usar el poder arbitrariamente y puede ocasionar daños a la propiedad y violar el mismo derecho de propiedad consagrado en el numeral 26 del Art. 66 de la Constitución. Además, esta propuesta contradice el Art. 154 de la propia Ley.

82.2 El Asambleísta Edwin Vaca propone agregar al literal a) referente a quienes ocasionaren accidente de tránsito del que resulten solo daños materiales por un valor inferior a 2 remuneraciones básicas del trabajador en general, lo relacionado a lesiones que ocasionen incapacidad física hasta por quince días, lo que no procede y cabe el análisis realizado respecto al Art. 131; asimismo, propone añadir al final del artículo un literal que sanciona a los conductores extranjeros que prestan servicios de transporte de personas y bienes e incurran en contravenciones graves de tercera clase, en las provincias fronterizas, lo que atenta contra el derecho de igualdad ante la ley, consagrado en el Art. 66, numeral 4, de la Constitución, pues crea una discriminación arbitraria, así como atenta contra el derecho al debido proceso, específicamente, contra la prohibición constitucional de que una persona sea juzgada dos veces por la misma causa, consagrado en el Art. 77, numeral 7, literal i) de la Constitución, pues las contravenciones graves de tercera clase ya están tipificadas en la misma norma, cuando son cometidas por cualquier persona, incluidos los extranjeros.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

83.- Art. 145:

El Art. 145 establece lo siguiente:

"Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir, quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas".

83.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir este artículo por el siguiente:

"Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, y tres (3) días de prisión quien conduzca:

- a) Sin haber obtenido la licencia;*
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida.*

Así mismo incurrir en contravención muy grave quien condujere un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez en cuyo caso será sancionado con una multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, siete (7) días de prisión y pérdida de (15) puntos en su licencia de conducir; además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por veinticuatro (24) horas.

Igual contravención muy grave cometerá quien faltare de obra a la autoridad o agente de tránsito, y se lo sancionará, además de la multa y los puntos señalados en el inciso anterior, con tres días de prisión.

La reincidencia en la contravención muy grave de conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, será sancionada con la suspensión por seis (6) meses de la licencia de conducir, cuando es por segunda ocasión, y con la suspensión por un año cuando sea por tercera vez. De producirse una cuarta vez la licencia le será revocada definitivamente".

Respecto a los literales a) y b), ya se señaló anteriormente que no procede esta reforma. Sobre el segundo inciso, la propuesta consiste en hacer más severa a la pena para esta infracción, lo que no procede tampoco, pero respecto al inciso tercero que prevé la pena para el caso de reincidencia, éste sí cabe ser añadido al Art. 145, pues es una norma cuya finalidad es garantizar la seguridad ciudadana, ya que conducir vehículos bajo las condiciones establecidas en esta norma, pone en peligro a todas las personas.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

83.2 El Presidente de la República, el Asambleísta Mauro Andino, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y ANETA hacen una propuesta similar a la de la Comisión Nacional, por lo que caben los comentarios ya realizados; además, el Presidente añade un literal referente a la conducción de vehículos en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare anulada, revocada o suspendida temporalmente o definitivamente, asunto que ya fue comentado en el numeral 79.1 y es procedente; el Asambleísta Mauro Andino propone añadir un literal referente a las personas que organicen y participen en competencias en la vía pública como piques, contra reloj u otras similares, lo que ya está previsto en el literal k) del Art. 142, que es la norma en la que debe constar.

83.3 FEDETAXIS propone agregar al Art. 145, lo relativo a: conducir automotores dando servicio de transporte con un vehículo que no esté legalmente autorizado, lo que ya está tipificado en el literal b) del Art. 144; lo relativo a la prestación de servicio público de transporte sin autorización, que ya consta en el literal c) del Art. 144; y, transportar personal o bienes en vehículos sin tener licencia de conductor profesional, lo que ya se propuso como reforma al Art. 140. Por tanto, las propuestas señaladas no proceden.

En virtud de todo lo señalado en este acápite, el Art. 145 debe decir:

'Art. 145.- Incurrir en contravención muy grave y será sancionado con multa de una remuneración básica unificada del trabajador en general, tres días de prisión y pérdida de 10 puntos en su licencia de conducir:

- a) Quien conduzca un vehículo bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, en cuyo caso además como medida preventiva se le aprehenderá su vehículo por 24 horas; y,*
- b) Quien conduzca con licencia anulada, revocada o suspendida.*

La reincidencia en la contravención muy grave de conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes, drogas o en estado de embriaguez, será sancionada con la suspensión por ciento ochenta (180) días de la licencia de conducir, cuando es por segunda ocasión, y con la suspensión por trescientos sesenta y cinco días cuando sea por tercera vez. De producirse una cuarta vez la licencia le será revocada definitivamente".

84.- Art. 152:

ANETA propone establecer en la propia ley el nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre, para evitar las constantes reformas que se hacen vía reglamento, pues este artículo establece que dichos niveles serán establecidos mediante reglamento. Dada la peligrosidad que revista la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol y considerando la realidad



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

ecuatoriana, esta propuesta es procedente, pero la norma debe redactarse más apropiadamente, por lo que propongo el siguiente texto:

"Art. 152.- El nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre, tolerable para la conducción de vehículos a motor y bicicletas será de 0,3 gramos por cada litro de sangre".

Es menester que la norma prevea el nivel máximo de concentración de alcohol en la sangre, también para la conducción de bicicletas, por cuanto éstas también circulan por las mismas vías que los automotores y pueden ocasionar accidentes con consecuencias graves no solamente para quienes las conducen.

85.- Art. 154:

El Asambleísta Mauro Andino propone agregar en este artículo, luego de la palabra "asegurar", la frase: "la asistencia del imputado a las audiencias y la realización del juicio". La norma vigente ya establece en su segundo inciso la posibilidad de que el juez ordene el secuestro, retención o prohibición de enajenar los bienes de propiedad del imputado o del propietario del vehículo causante del accidente para asegurar el valor de las costas procesales, penas pecuniarias e indemnizaciones civiles, se trata de medidas cautelares de carácter real, que en el derecho penal tienen la finalidad de asegurar el cumplimiento de la obligación pecuniaria que se establecerá en la sentencia, por lo tanto no procede la propuesta señalada.

86.- Art. 155:

El Art. 155 dispone lo siguiente:

"Art. 155.- Los delitos de tránsito admiten caución. Estas pueden ser personales o reales. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.

La procedencia y monto de la caución se discutirá en audiencia pública. Para el cálculo, se buscará establecer un monto real que garantice la presencia del imputado al juicio, para el efecto se tomará en cuenta las circunstancias personales y el delito de que se trate. En ningún caso el monto establecido podrá ser inferior a las costas judiciales, que al menos abarcarán el cálculo de los recursos invertidos por cada una de las instituciones involucradas en la administración de justicia en el proceso; y, los daños y perjuicios ocasionados al afectado, donde entre otros rubros se calculará, los daños personales y económicos sufridos, el patrocinio legal y el tiempo invertido por parte del afectado.

La prenda constitutiva sobre un vehículo, ordenada por un juez se inscribirá además en las Comisiones Provinciales de Tránsito".



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

86.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir este artículo por el siguiente:

“Art. 155.- A excepción de la infracción tipificada en el Art. 126 de esta Ley, los delitos de tránsito admiten caución. Esta puede ser personal o real. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.

Para su cálculo, se buscará establecer un monto real que garantice la presencia del imputado al proceso, con arreglo a lo establecido en el Art. 157 de esta Ley.

Las circunstancias que rodearon al accidente y la personalidad del presunto autor, serán analizadas por el juez para el caso de la aplicación de las medidas alternativas contempladas en el Art. 171 del C.P.P”.

La excepción planteada en esta propuesta respecto al Art. 126, también ha sido considerada por parte de ANETA ; esto es procedente, tomando en cuenta que el Art. 175, numeral 1), del Código de Procedimiento Penal establece que no se admitirá caución en los delitos sancionados con pena máxima privativa de la libertad, superior a 5 años; en el presente caso, el Art. 126 tipifica un delito sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años.

Respecto a la modificación de los incisos segundo y tercero, no procede lo propuesto como inciso segundo, por cuanto el texto actual contempla todas las circunstancias a ser consideradas para fijar el monto de la caución, lo cual es necesario que se mantenga para evitar interpretaciones y fijaciones arbitrarias de la caución por parte de los jueces; sobre el tercer inciso, ya que el Art. 154 prevé las medidas cautelares de carácter real que se pueden dictar en estos procesos, es procedente eliminarlo.

86.2 El Asambleísta Mauro Andino propone agregar después del inciso segundo el siguiente:

“En caso de muerte para efectos del monto de indemnización en ningún caso se podrá fijar un monto inferior a cuarenta remuneraciones básicas unificadas”.

Esta propuesta la hace porque también propone derogar los Arts. 156 y 157, pero no es factible acogerla, por las razones que se explicarán más adelante.

Por lo expuesto, el Art. 155 debe decir:

“Art. 155.- A excepción de la infracción tipificada en el Art. 126 de esta Ley, los delitos de tránsito admiten caución. Estas pueden ser personales o reales. Su forma y requisitos se regirán por lo dispuesto en el Código Civil y en el Código de Procedimiento Penal.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

La procedencia y monto de la caución se discutirá en audiencia pública. Para el cálculo, se buscará establecer un monto real que garantice la presencia del imputado al juicio, para los cual se tomará en cuenta las circunstancias personales y el delito de que se trate. En ningún caso el monto establecido podrá ser inferior a las costas judiciales, que al menos abarcarán el cálculo de los recursos invertidos por cada una de las instituciones involucradas en la administración de justicia en el proceso; y, los daños y perjuicios ocasionados al afectado, donde entre otros rubros se calculará, los daños personales y económicos sufridos, el patrocinio legal y el tiempo invertido por parte del afectado”.

87. Art. 156:

El Asambleísta Mauro Andino propone derogar este artículo, lo que es procedente pues lo que se establece en esta disposición ya se encuentra en el Art. 155, segundo inciso, por lo que no es necesario mantenerlo, además de que se pueden presentar confusiones al momento en que se requiera aplicar estos artículos para la fijación de cauciones.

88. Art. 157:

88.1 El Asambleísta Mauro Andino propone derogar esta norma, lo que no procede porque ella contiene las reglas para el cálculo de la caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, los que deben estar regulados específicamente. Lo establecido en el literal a) del Art. 157, no puede formar parte del Art. 155 como propone este Asambleísta, pues dicho artículo fija los parámetros para establecer la caución en cualquier tipo de delito, el 157 en cambio establece reglas de cálculo para dos situaciones de especial gravedad, que pueden presentarse como consecuencia del cometimiento de un delito.

88.2 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir el Art. 157 por el siguiente:

“Art. 157.- La caución de casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, sin perjuicio de lo anotado en el inciso tercero del Art. 155, y a excepción del caso contemplado en el Art. 126 de esta Ley, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

- a) Por muerte, una indemnización equivalente a 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;*
- b) Por incapacidad definitiva, el valor estimativo de los gastos médicos y la indemnización de 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas;*
- c) Por incapacidad temporal de más de 120 días, el valor estimativo de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación de la víctima y la indemnización equivalente a 5 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas; y,*
- d) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, el valor estimativo de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación, una indemnización equivalente a 3 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, más costas”.*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El cambio propuesto al primer inciso no procede, porque hace mención al inciso tercero del Art. 155 propuesto por la misma Comisión, que no se acogió como quedó analizado anteriormente; además, la excepción respecto al Art. 126, basta realizarla en el Art. 155.

La modificación al literal a), señalando que la indemnización por muerte será equivalente a 40 remuneraciones básicas unificadas, no procede, por cuanto la situación de los deudos de quien fallece en un accidente de tránsito, es diferente, dependiendo de su estatus económico, por lo tanto, aplicando las pautas del Art. 155, debe existir la posibilidad de que esta indemnización sea mayor a las 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

La propuesta de incluir el literal c), se debe a que este caso no está contemplado en el artículo, y sí es necesario añadirlo; sin embargo, no hay razón para bajar el monto de la indemnización que consta en el actual literal c).

88.3 El Asambleísta Guido Vargas y la FEDETAXIS, proponen cambiar la indemnización del literal a) por un máximo de 40 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. Esto no procede por las mismas razones expresadas anteriormente y además porque se podrían presentar casos ilógicos en que la indemnización por muerte llegue a ser igual o apenas superior a la fijada para las incapacidades.

88.4 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador proponen sustituir el Art. 157 por el siguiente:

"Art. 157.- La caución en caso de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

a) Por muerte un máximo de 25 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución si el causante no contare con el SOAT, más costas.

b) Por incapacidad definitiva, el valor aproximado de los gastos médicos e indemnización equivalente a un máximo de 20 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución si el causante no contare con el SOAT, más costas.

c) Por incapacidad temporal de hasta 120 días, el valor aproximado de gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación, daños y perjuicios equivalentes a un máximo de 15 remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución si el causante no contare con el SOAT, más costas".



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Esta propuesta no procede por cuanto el SOAT es un seguro que ampara a las personas víctimas de un accidente, con la finalidad de que sean atendidas con la urgencia del caso y de garantizar que al menos una parte de los gastos provocados sean cubiertos; el Art. 157 establece reglas para fijar una caución dentro del proceso de juzgamiento, la misma que tiene la finalidad de asegurar la presencia del imputado, no se trata de indemnizaciones a ser pagadas a las víctimas, éstas se fijan en sentencia.

Por lo antes señalado, propongo sustituir el Art. 157 por el siguiente:

"Art. 157.- La caución en casos de delitos que hayan provocado incapacidad o muerte, se calculará tomando como referencia las siguientes reglas:

- a) Por muerte, un mínimo de cuarenta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, vigente en el momento de fijar la caución, más costas;*
- b) Por incapacidad definitiva, el valor aproximado de los gastos médicos más treinta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y costas;*
- c) Por incapacidad temporal de más de ciento veinte días, el valor estimativo de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación de la víctima más quince remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y costas; y,*
- d) Por incapacidad temporal de hasta ciento veinte días, el valor aproximado de los gastos médicos que demanden la recuperación y rehabilitación, daños y perjuicios causados más diez remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y costas".*

89.- Art. 158:

El inciso primero de este artículo establece lo siguiente:

"Art. 158.- Si el imputado no compareciere ante el Fiscal o el Juez habiendo sido legalmente notificado para el cumplimiento de una diligencia o acto procesal, el juez procederá conforme el Código de Procedimiento Penal".

89.1 El Asambleísta Guido Vargas propone añadir luego de la palabra "*compareciere*", la frase "*personalmente o por medio de su abogado*", lo que no procede, pues la finalidad de este artículo es asegurar la presencia del imputado, por esa razón se hace referencia al Código de Procedimiento Penal, que prevé para casos de no comparecencia, inclusive la posibilidad de dictar como medida cautelar la prisión preventiva, por tratarse de juzgamiento de infracciones que pueden ser sancionadas con penas privativas de la libertad.

89.2 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, propone sustituir el inciso primero por el siguiente:

"Si el acusado no compareciente ante el Juez habiendo sido legalmente notificado para el cumplimiento de la diligencia de juzgamiento, el juez procederá conforme el Código de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Procedimiento Penal".

Esta propuesta no es procedente, porque no se puede hablar de acusado antes de la etapa de juicio; por otra parte, conforme al Código de Procedimiento Penal, Art. 177, el juez puede ordenar que el imputado se presente cuando él ordene y no únicamente para la diligencia de juzgamiento.

Por lo señalado, el Art. 157 debe conservar su texto actual.

90.- Art. 159:

Esta norma establece lo siguiente:

"Art. 159.- Si el sospechoso o imputado no comparece a una audiencia de manera injustificada y en la cual era obligatoria su presencia, sin importar el tipo de delito del que se trate, el juez ordenará su detención preventiva hasta el día de la audiencia que deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes a la detención".

El Asambleísta Mauro Andino propone eliminar la frase "que deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes a la detención".

Cabe señalar que el espíritu de la norma es que el imputado esté presente en el proceso, por lo tanto, al tenor del numeral 1 del Art. 77 de la Constitución, la emisión de una medida de privación de libertad debe ser excepcional, lo que sí se cumple en el Art. 159. De otro lado, por esta misma razón y tomando en cuenta que todos los tratados de derechos humanos suscritos por el Ecuador establecen que la prisión preventiva debe ser una medida excepcional y su duración no debe ser mayor al tiempo necesario para los fines para los cuales se dictó, no es procedente eliminar la frase referente al plazo dentro del cual se debe realizar la audiencia. Lo que debe entenderse es que las 24 horas se contarán a partir de que el imputado sea efectivamente detenido, por lo que la norma se debe aclarar y para tal fin propongo el siguiente texto:

*"Art. 159.- Si el imputado no comparece a una audiencia de manera injustificada, sin importar el tipo de delito del que se trate, el juez ordenará su **prisión** preventiva la cual durará hasta el día de la audiencia, la misma que deberá realizarse dentro de las 24 horas siguientes al día en que se efectúe la detención".*

91.- Art. 160:

Este artículo establece el plazo de duración de la etapa de instrucción fiscal y de la indagación previa; el Asambleísta Edwin Vaca propone incluir un inciso referente a acuerdos reparatorios en casos de daños materiales, lo cual no procede en primer lugar porque el Art.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

160, que está dentro del Capítulo referente al procedimiento, regula solamente una parte del mismo; lo referente a acuerdos reparatorios, se encuentra en el Art. 171, y pueden realizarse en cualquier momento del proceso antes de la sentencia.

92.- Art. 165:

"Art. 165.- Los agentes que tomen procedimiento en un accidente de tránsito y siempre que cuenten con los suficientes elementos probatorios están facultados para detener al presunto autor de un delito de tránsito en donde resulten muertos o lesionados graves y ponerlo a órdenes del Juez de Tránsito competente, así como a la aprehensión de los vehículos involucrados, los mismos que serán puestos inmediatamente a órdenes del respectivo agente fiscal, quien dentro de las veinticuatro horas siguientes a la detención y aprehensión que señala este artículo, deberá dictar la resolución de inicio de instrucción fiscal y notificarla al Juez de Tránsito respectivo, para los fines establecidos en el artículo 155 de esta Ley.

El incumplimiento de los plazos perentorios señalados en este artículo será sancionado con la destitución inmediata del agente que tomó procedimiento y del Fiscal, en su caso.

En la resolución de inicio de instrucción fiscal, se ordenará además el reconocimiento pericial de los vehículos y la valoración de los daños causados, luego de lo cual, aquellos serán devueltos inmediatamente a sus dueños.

De no haberse efectuado la aprehensión del o los vehículos involucrados, o de devolverseles posteriormente, el agente fiscal podrá solicitar al Juez de Tránsito disponga las medidas cautelares pertinentes para la práctica de las mencionadas diligencias.

La diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el Fiscal recibe el parte policial correspondiente. Posteriormente al reconocimiento pericial se entregará el automotor a su propietario, su representante o su poseedor".

El Asambleísta Mauro Andino, propone lo siguiente:

a) Eliminar el inciso tercero, lo cual no procede, pues es necesario establecer que al inicio de la instrucción fiscal debe ordenarse el reconocimiento pericial de los vehículos para la valoración de daños, por lo que la parte correspondiente a estos temas debe permanecer; lo que procede es modificar el inciso, eliminando la frase "*luego de lo cual, aquellos serán devueltos inmediatamente a sus dueños*", porque dicha devolución está mejor especificada en el último inciso.

b) Sustituir en el inciso segundo la frase "*la destitución inmediata del agente que tomó procedimiento y del Fiscal, en su caso*" por "*la baja del agente que tomó procedimiento y la*



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

destitución del Fiscal, en su caso". Esta propuesta procede, toda vez que se deben utilizar los términos jurídicos adecuados para cada situación, y en el caso de los agentes de tránsito, por pertenecer a la Policía Nacional, el término correcto es la baja.

c) Sustituir en el inciso quinto la frase *"Posteriormente al reconocimiento pericial se entregará el automotor a su propietario, su representante o su poseedor"* por la siguiente: *"una vez practicado el reconocimiento pericial se entregará inmediatamente el automotor a su propietario o representante"*. Esta propuesta procede, pues elimina la posibilidad de entregar el automotor a cualquier persona que no sea su propietario, ya que la posesión debe demostrarse ante un juez y una vez que dicho juez dicta sentencia reconociendo esa posesión, esa sentencia ya constituye título de propiedad.

Por lo anteriormente señalado, los incisos segundo, tercero y quinto del Art. 165 deben decir:

"El incumplimiento de los plazos perentorios señalados en este artículo será sancionado con la baja inmediata del agente que tomó procedimiento y la destitución del Fiscal, en su caso.

En la resolución de inicio de instrucción fiscal, se ordenará además el reconocimiento pericial de los vehículos y la valoración de los daños causados.

La diligencia de reconocimiento pericial de los vehículos ordenada por el fiscal será practicada dentro del término de 72 horas, contadas desde que el Fiscal recibe el parte policial correspondiente. Una vez practicado el reconocimiento pericial se entregará inmediatamente el automotor a su propietario o representante".

93.- Art. 166:

La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial propone modificar esta norma, señalando que las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspección y peritajes, serán realizadas por personal policial especializado de las Unidades de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional (UIAT), en lugar de los oficiales especializados del Sistema de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional SIAT, que es lo que consta en la norma vigente, tomando en cuenta que dicho sistema cambió de denominación y que no solamente pueden hacer investigaciones los oficiales sino otro personal especializado, lo cual procede tomando en cuenta que la Policía Nacional es la entidad técnica encargada de las investigaciones de los accidentes de tránsito, y conoce cómo y quiénes deben hacer dichas investigaciones. Por lo tanto, el Art. 166 debe decir:

"Art. 166.- Las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspección y peritajes, serán realizadas por personal policial especializado de las Unidades de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional (UIAT) y de la Oficina de Investigaciones de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Accidentes de Tránsito (OIAT) en la Provincia del Guayas; el reconocimiento médico de lesiones, heridas y reconocimiento exterior y autopsia se practicarán de conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Penal”.

94.- Art. 167:

El segundo inciso de este artículo dice lo siguiente:

“En todo tipo de audiencia es derecho del acusado y del afectado estar presentes, pero salvo la audiencia donde se efectúe la instrucción fiscal y la del juicio, bastará la presencia de los abogados y el juzgador para que se pueda llevar a cabo”.

El Asambleísta Mauro Andino propone reemplazar el segundo inciso de este artículo por el siguiente:

“En todo tipo de audiencia la presencia del fiscal, defensor y del imputado o acusado es obligatoria; el afectado tiene el derecho a concurrir y a ser oído”.

Esta propuesta es procedente para asegurar el cumplimiento del principio de inmediación en el proceso penal.

95.- Art. 168:

Los incisos tercero y cuarto de este artículo, establecen:

“Si la audiencia oral y pública de juzgamiento no se llevare a efecto en dos ocasiones por causas que tengan relación con el procesado, por la sola voluntad de éste, en querer dilatar la causa, aquella se practicará en ausencia del imputado, sin que por ello haya recurso alguno. En lo demás y para el desarrollo de la audiencia oral y pública de juzgamiento, se seguirán las normas del Código de Procedimiento Penal que fueren aplicables.

Si al tiempo de la convocatoria a la audiencia oral pública de juzgamiento, el acusado estuviere prófugo, el juez después de dictado dicho auto, ordenará la suspensión de la etapa del juicio hasta que el encausado sea aprehendido o se presente voluntariamente”.

95.1 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir los incisos tercero y cuarto por el siguiente:

“Si la audiencia oral y pública de juzgamiento no se llevare a efecto en dos ocasiones por causas que tengan relación con el procesado, y si éste ha rendido caución, el juez hará efectiva la misma y en el mismo auto ordenará la suspensión del proceso hasta que el encausado sea aprehendido o se presente voluntariamente. En lo demás y para el desarrollo



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de la audiencia oral y pública de juzgamiento, se seguirán las normas del Código de Procedimiento Penal que fueren aplicables”.

Esta propuesta no es procedente, pues lo relativo a la ejecución de la caución se encuentra regulado en el Art. 158; el Art. 168 establece las consecuencias de la no realización de la audiencia oral y pública en el proceso.

95.2 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir en el tercer inciso la frase *“Si la audiencia oral y pública de juzgamiento no se llevare a efecto en dos ocasiones por causas que tengan relación con el procesado, por la sola voluntad de éste, en querer dilatar la causa, aquella se practicará en ausencia del imputado, sin que por ello haya recurso alguno”* por *“Si el imputado no se presentase de manera injustificada a la primera convocatoria a la audiencia, se dictará la orden de detención y se suspenderá hasta que comparezca de manera voluntaria o sea aprehendido”*. En virtud de esto, propone también derogar el inciso cuarto.

La propuesta es procedente, puesto que el texto actual del inciso tercero, viola el derecho a la defensa consagrado en el numeral 7 del Art. 76 de la Constitución de la República, particularmente los literales a) y m). Respecto al inciso cuarto, en la propuesta que se acepta ya se encuentra previsto lo referente a la suspensión del juicio.

Sin embargo, la redacción debe ser mejorada para aclarar el alcance de la norma, por lo señalado, propongo el siguiente texto que deberá ser incluido como inciso tercero en el Art. 168:

“Si el imputado no se presentare a la primera convocatoria a la audiencia, de manera injustificada, se dictará la orden de prisión preventiva y se suspenderá el proceso hasta que comparezca de manera voluntaria o sea detenido”.

96.- Art. 169:

96.1 Este artículo regula el procedimiento de la audiencia oral y pública de juzgamiento; el Asambleísta Edwin Vaca propone incluir al final de la norma el cálculo tabular en materia civil para la fijación del daño a la persona; esto no procede, pues la norma del Art. 169 es de carácter procesal, y está dentro del Capítulo que regula el procedimiento de juzgamiento de las infracciones de tránsito, por lo tanto, la materia propuesta no es competencia de dicha normativa.

96.2 El Asambleísta Mauro Andino propone añadir en la frase final de este artículo que a petición del interesado, el juez en la misma audiencia escuchará a las partes, se practicará la prueba pertinente y se liquidará en sentencia la indemnización de daños y perjuicios. Esto es improcedente, pues este artículo norma el fin del procedimiento que concluye con la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

sentencia, por lo tanto, las pruebas ya se practicaron para ese momento, tal como se señala en el inciso primero de la misma disposición; además, la liquidación de daños y perjuicios no puede quedar a merced del pedido del interesado, debe ser obligación del juez ordenarla, pues las infracciones de tránsito, al tenor del Art. 108, conllevan la obligación de pagar daños y perjuicios.

97.- Art. 171:

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador proponen sustituir este artículo por el siguiente:

“Art. 171.- Los acuerdos reparatorios a los que hubieren llegado las partes serán aceptados por el juez en sentencia, quien considerará como atenuante trascendental en beneficio del encausado”.

Esta propuesta no procede pues desnaturaliza los acuerdos reparatorios, los cuales se dan ya dentro del juicio luego de ser comprobada la infracción cometida y la responsabilidad del procesado, y tienen la finalidad de suspender el proceso; no se trata de conductas que acompañan o son consecuencia y se evidencian inmediatamente luego de cometida la infracción como son las previstas en el Art. 120 de la Ley.

98.- Art. 175:

“Art. 175.- Toda sentencia condenatoria por infracciones a la presente Ley conlleva la obligación del infractor de pagar las costas procesales y obligaciones civiles. Las obligaciones civiles se harán extensivas solidariamente, a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias del vehículo conducido por el sentenciado. Salvo que se probare la sustracción del vehículo”.

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone eliminar la frase: *“Las obligaciones civiles se harán extensivas solidariamente, a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias del vehículo conducido por el sentenciado. Salvo que se probare la sustracción del vehículo”.*

La propuesta es procedente, pues el pago de obligaciones civiles es consecuencia de la declaratoria de culpabilidad del procesado el mismo que es el único responsable de reparar los daños; no se puede hacer extensiva esta obligación a personas que no cometieron ninguna infracción, porque se ha establecido en el Art. 175 un obligación carente de causa.

99.- Art. 176:

La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador y FEDETAXIS proponen sustituir



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

“Corte Superior de Justicia” por “Corte Provincial de Justicia”; y, “Corte Suprema de Justicia” por “Corte Nacional de Justicia”. Esta propuesta es procedente, pues está acorde a lo establecido en la Constitución de la República y el Código Orgánico de la Función Judicial.

100.- Art. 178:

Esta norma regula el juzgamiento de contravenciones y establece:

“Art. 178.- Las contravenciones, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los jueces determinadas en la presente Ley, en una sola audiencia oral; en caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, el juez concederá un término de pruebas de tres días, vencido el cual pronunciará sentencia aun en ausencia del infractor.

La sentencia dictada por el Juez no será susceptible de recurso alguno; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción”.

100.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Presidente de la República y ANETA proponen modificar este artículo, estableciendo la posibilidad de que las contravenciones sean juzgadas en ausencia del infractor y siempre y cuando éste *impugne* la boleta mediante la cual se le citó por el supuesto cometimiento de una infracción. El texto de las dos propuestas violan derechos fundamentales, al permitir que las personas puedan ser arbitrariamente juzgadas sin dárseles el derecho a la defensa y lo que es más grave al establecer que si no se *impugna* la boleta, la persona se allana tácitamente al cargo imputado, lo que viola el derecho fundamental a la presunción de inocencia, parte del derecho al debido proceso, establecido en el Art. 76, número 7, de la Constitución. Cabe señalar que la propuesta utiliza mal el término *“impugnación”*, ya que la boleta de citación expedida por el agente de tránsito no constituye resolución administrativa, por lo tanto, no es impugnable, lo que demuestra un desconocimiento de conceptos elementales del derecho administrativo.

100.2 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador propone sustituir el inciso segundo por el siguiente:

“La sentencia dictada por el Juez será susceptible de recurso de apelación ante el Juez Provincial de Tránsito y una vez ejecutoriada dicha sentencia, obligatoriamente será notificada a los organismos de tránsito correspondientes de la jurisdicción”.

Esta propuesta es procedente, por lo señalado en el numeral anterior sobre el derecho al debido proceso, por lo que se debe establecer la posibilidad de que la sentencia en estos casos sea apelada.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

100.3 El Asambleísta Mauro Andino propone reemplazar el primer inciso por el siguiente:

“En caso de que el infractor impugne el parte del agente de tránsito dentro del término de tres días, el juez de contravenciones de tránsito o el que determine la ley, convocará a una audiencia donde se practicará la prueba y se dictará sentencia. De ser condenatoria en la misma audiencia oír a las partes y recibirá la prueba referente a los daños y perjuicios y procederá a liquidarlos en sentencia”.

Esta propuesta repite el vicio de las propuestas de la Comisión Nacional y del Presidente de la República, respecto al término *impugnación*; debe quedar claro que la boleta de citación tiene la finalidad de hacer conocer al supuesto infractor el contenido de la contravención, por esta razón, no es posible que existan autoridades que piensen que se puede acusar a los ciudadanos de haber cometido contravenciones sin que éstos puedan ejercer sus legítimos derechos que forman parte del debido proceso, pretendiendo establecer que solamente cuando éstos se “quejen”, se iniciará el proceso de juzgamiento, de lo contrario, serán sancionados sin posibilidad alguna de recurrir.

Esta actitud hace pensar que quienes están en el poder, gustan de ejercerlo de forma arbitraria, desapegada de los principios fundamentales que inspiran un verdadero Estado de derecho, que consagra derechos fundamentales para las personas que habitan en él; hace mucho tiempo la doctrina del derecho estableció que el fin último del Estado es el ser humano, su dignidad debe ser respetada por sobre cualquier otro principio y por ello la concepción actual de soberanía, recogida por la Constitución de Montecristi, aunque en muchas de sus normas, por ambiguas, se deja abierta la puerta a un malsano ejercicio del poder.

100.4 La Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial, propone añadir cuatro incisos, que establecen que las citaciones serán estimadas como presunción fundada respecto de los hechos que en ella se afirman, lo que no procede por lo ya señalado sobre la naturaleza de estas boletas; que en el caso previsto en el Art. 144, literal b), se ordene además la aprehensión del vehículo, sobre este tema, me remito al punto 81.1 de este informe.

De las consideraciones antes vertidas, se puede ver la necesidad de reformar el Art. 178, por lo que propongo el siguiente texto:

“Art. 178.- Las contravenciones serán juzgadas por el Juez de Contravenciones de Tránsito o por los jueces determinados en la Ley.

La sentencia dictada por el Juez será susceptible de recurso de apelación ante la Corte Provincial de Justicia respectiva cuya sentencia será definitiva; y, obligatoriamente notificada a los organismos de tránsito correspondiente de la jurisdicción”.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Por esta propuesta de reforma, el Art. 177 no es necesario, además de que hace una simple indicación de algo obvio, por lo que debería ser derogado.

Además, se debe añadir al final del Capítulo XI del Título III de la Ley, referente al Juzgamiento de las Contravenciones, el siguiente artículo:

"Art.- En los casos en que fuere posible llegar a acuerdos reparatorios, éstos deberán ser aprobados por el juez en sentencia".

101.- Art. 179:

101.1 El Presidente de la República y ANETA proponen modificar el inciso segundo de este artículo, e introduce un texto similar al que propuso en el Art. 178, por lo que me remito a los comentarios realizados en el numeral anterior.

101.2 La Federación de Choferes Profesionales del Ecuador proponen modificar el primer inciso del Art. 179, estableciendo la posibilidad de que el agente de tránsito retire la licencia de conducir, además de entregar la boleta de citación por el supuesto cometimiento de una contravención, señalando que ese retiro se hará *"al responsable de la comisión de la contravención"*, sin tomar en cuenta que al momento procesal regulado por esta norma, el supuesto contraventor aún no ha sido juzgado, por lo que no se le puede tratar de responsable, en atención al derecho a la presunción de inocencia, razón por la cual no es factible tampoco el retiro de la licencia de conducir.

101.3 El Asambleísta Mauro Andino propone sustituir el último inciso de este artículo, que trata del acta de juzgamiento y le da la calidad de título de crédito contra el conductor o propietario del vehículo, añadiendo *la boleta de citación no impugnada* a la que le da la misma calidad, lo que ya fue analizado anteriormente y no procede.

De la revisión de la norma en comento, se observa que el juez que juzga una contravención, puede sancionar a través de una simple acta, lo que jurídicamente no es correcto, pues se debe cumplir con lo establecido en el numeral 2 del Art. 76 de la Constitución; tomando en cuenta que se trata de un proceso sumario que se realiza en una sola audiencia, indudablemente debe sentarse lo actuado en un acta, pero el juez está obligado a dictar sentencia, la misma que podrá ser apelada como ya se señaló antes. Por lo tanto, se debe reformar el Art. 179 en el siguiente sentido:

"Art. 179.- En las contravenciones, los agentes de tránsito entregarán personalmente al responsable de la comisión de la contravención, copia de la boleta de citación correspondiente, en la cual se señalará la contravención, el nombre y número de cédula del conductor del vehículo, o de no poder establecerse la identidad del conductor el número de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

placas del vehículo. En caso de que no se pueda entregar la boleta personalmente, ésta de ser posible, se remitirá al domicilio del propietario del vehículo en un plazo no mayor de setenta y dos horas contados desde la fecha en que fue cometida la infracción. Dicha boleta llevará impreso el detalle de la contravención y la advertencia de las sanciones correspondientes que para ella prevé la Ley.

Las contravenciones podrán ser también detectadas y notificadas por medios electrónicos y tecnológicos en los términos establecidos para tal efecto en el Reglamento. El original de la boleta de citación con el parte correspondiente, será elevado al Juez de Contravenciones o a la autoridad competente, quien juzgará sumariamente en una sola Audiencia convocada para el efecto, en donde se le dará al contraventor el legítimo derecho a la defensa, y se dictará sentencia imponiendo las sanciones que correspondan o absolviendo al acusado.

El infractor responsable no podrá renovar su licencia de conducir, ni matricular el vehículo que esté a su nombre, si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos correspondientes.

Cuando se trate de una contravención por mal estacionamiento, y no se pueda ubicar al conductor, se procederá a colocar en alguna parte visible del vehículo el adhesivo correspondiente; en este caso el obligado al pago será el propietario del vehículo y no podrá matricularlo si antes no ha cancelado el valor de las multas más los recargos respectivos.

El pago de la multa se efectuará dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha de la notificación de la sentencia; en caso de mora se cancelará una multa adicional del dos por ciento (2%), sobre el valor principal, por cada mes o fracción de mes de mora hasta un máximo equivalente al cien por ciento (100%) de la multa.

Estos valores si fuese necesario, se recaudarán mediante el procedimiento coactivo.

La sentencia, cuya notificación obligatoriamente se la hará a los organismos de tránsito correspondientes, constituye título de crédito contra el conductor o el propietario del vehículo, según el caso, y el valor de la multa deberá cancelarse en las oficinas de recaudaciones de los organismos de tránsito provinciales de su jurisdicción, o cualquiera de los bancos autorizados para tales cobros”.

102.- Art. 182:

ANETA propone modificar este artículo, reformando el inciso primero y derogando los incisos segundo y último. Sobre el inciso primero, propone el siguiente texto:

“Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a lo indicado en el Art. 152; ni sustancias estupefacientes, narcolecticas y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

psicotrópicas”.

En virtud de la reforma propuesta al Art. 152 en el numeral 84 de este informe, es procedente acoger la propuesta de ANETA respecto al primer inciso; sin embargo, sobre la derogatoria de los otros dos incisos, tomando en cuenta la incidencia que ha tenido en el Ecuador el consumo de alcohol en la provocación de accidentes de tránsito, es necesario que dichos incisos se mantengan.

103.- Art. 185:

Los Asambleístas Fernando Vélez y Luis Almeida proponen sustituir el literal g) del Art. 185, añadiendo al final la frase: *“y los institutos técnicos de educación superior aprobados y con experiencia en estos temas”.*

Esta norma regula los objetivos de la educación para el tránsito y seguridad vial, dentro de ellos, el literal g) se refiere a la capacitación a los docentes de educación básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, coordinando con el Ministerio de Educación. La finalidad es capacitar a los docentes no solamente de escuelas y colegios sino también a los docentes de las instituciones que capacitan a conductores, entre ellas están las escuelas de conducción, los institutos técnicos y los institutos técnicos de educación superior, según se analizó en los numerales 52 y 53 del presente informe. Por ello, no procede que la coordinación, además del Ministerio de Educación, sea realizada por los institutos técnicos de educación superior aprobados, pues éstos también tienen docentes que deben ser capacitados. En consecuencia, se debe añadir a este literal lo relativo a la coordinación del CONESUP, que es el organismo encargado de regular a dichos institutos superiores.

Por lo dicho, el literal g) del Art. 185, debe decir:

*“g) Capacitar a los docentes de educación básica y bachillerato, de **instituciones de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en materia de seguridad vial y normas generales de tránsito, en coordinación con el Ministerio de Educación y el CONESUP;**”*

104.- Art. 188:

104.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, propone sustituir el último inciso del Art. 188, añadiendo que el ente encargado de la capacitación de los operadores de equipo caminero será el establecido en el Decreto Legislativo No. 068 de 1 de junio de 1967; al respecto, esto no procede, conforme a lo analizado en el numeral 52 de este informe.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

104.2 El Asambleísta Guido Vargas y la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador, proponen que la Federación de Choferes Profesionales del Ecuador a través de sus sindicatos, administren las escuelas de conducción para la formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales; similar propuesta hacen para el Art. 189. Tomando en cuenta la propuesta realizada en el numeral 52 de este estudio, además de la importancia que reviste la capacitación a los conductores profesionales, esta propuesta no procede.

104.3 Los Asambleístas Lourdes Tibán, Fernando Vélez y Luis Almeida, proponen incluir en el primer inciso, después de la frase "*Directorio de la Comisión Nacional*" la frase "*y por el CONESUP respectivamente*"; al respecto, cabe hacer referencia al CONESUP como organismo encargado de autorizar la creación de institutos superiores, pero éstos también deben obtener la aprobación de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para dar capacitación en esta materia, ya que el órgano competente para regular y autorizar la creación de instituciones que se encarguen de capacitar a conductores, es la mencionada Comisión.

104.4 El Asambleísta Guido Vargas propone eliminar el literal c); la Asambleísta Lourdes Tibán propone sustituir en el primer inciso del literal c) la frase: "*y que apruebe la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*" por "*que lo ponga en conocimiento de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*"; los Asambleístas, Fernando Vélez y Luis Almeida, proponen sustituir el segundo inciso del literal c) por el siguiente: "*En caso existir observaciones por parte de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, éstas serán remitidas oportunamente al CONESUP para incluir o reformar planes y programas;*".

La propuesta de eliminar el literal c) no procede, tomando en cuenta que la capacitación debe ser impartida por instituciones técnicas creadas y aprobadas para el efecto; la propuesta de la Asambleísta Lourdes Tibán no es procedente por cuanto si bien los institutos superiores deben ser aprobados en cuanto a su creación y funcionamiento como tales por el CONESUP, no es menos cierto que la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es el organismo técnico encargado de la regulación de esta materia específica y por lo tanto debe aprobar los planes y programas de estudio en materia de educación y seguridad vial; y, respecto a la última propuesta mencionada, por la razón que se acaba de establecer, no procede.

Además del análisis realizado, el primer de este artículo debe ser reformado y el último inciso debe eliminarse, de acuerdo a lo señalado en el comentario constante en el numeral 52, por lo que el primer inciso del Art. 188 deberá decir:

"Art. 188.- La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estarán a cargo de las escuelas de conducción, Institutos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Técnicos de Educación Superior e institutos técnicos, incluido el SECAP, autorizados por el Directorio de la Comisión Nacional, las cuales serán supervisadas por el Director Ejecutivo, en forma directa o a través de las Comisiones Provinciales. Las escuelas de formación e Institutos Técnicos de Educación Superior, y capacitación de conductores profesionales y no profesionales para su funcionamiento, deberán cumplir como mínimo, estos requisitos: ”.

105.- Art. 192:

El Art. 192 establece:

“Art. 192.- El Directorio de la Comisión Nacional dictará las normas de funcionamiento para la formación y capacitación del personal de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como prerrequisito para el desempeño de esta actividad”.

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial propone sustituir el Art. 192 por el siguiente:

“Art. 192.- La Dirección Nacional de Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dictará las normas de funcionamiento del “Centro de Capacitación del Tránsito y Seguridad Vial”, para la formación y capacitación del personal policial de control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, como prerrequisito para el desempeño de esta actividad”.

Respecto a esta propuesta, por lo analizado en el numeral 13 de este informe, no procede; en todo caso, se observa que la norma propuesta tiene relación con temas orgánicos de la Policía Nacional, por lo que, si se requiere una reforma en tal sentido para el personal de la Policía Nacional, debería proponerse incluirla en la Ley Orgánica de la Policía Nacional o el reglamento respectivo.

106.- Art. 199:

Esta norma establece las obligaciones de los peatones.

106.1 El Asambleísta Luis Almeida propone sustituir el Art. 199, por el siguiente:

“Art. 199.- Durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones estarán sujetos a la educación vial, descrita en esta Ley”.

El texto propuesto elimina todos los literales que detallan las obligaciones de los peatones, lo que no procede, pues la Ley establece los objetivos y los organismos encargados de la educación vial y las normas que deben ser cumplidas por parte de los peatones se encuentran precisamente en los literales que se propone eliminar. También los peatones deben cumplir



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

normas de tránsito y seguridad vial, pues son potenciales víctimas de accidentes de tránsito o causantes de ellos, muchas veces por su imprudencia, desconocimiento o incumplimiento de las normas.

106.2 ANETA propone reformar los literales d) y f) del Art. 199, en el siguiente sentido:

"d) Cruzar las calles por los cruces cebra y pasos elevados o deprimidos; de no existir cruces cebra, cruzar por las esquinas de las intersecciones;

f) No cruzar la calle por detrás de los vehículos automotores que se hayan detenido momentáneamente;".

Esta propuesta es procedente, por lo que los literales d) y f) deben ser reformados con el texto citado.

107.- Art. 201:

Esta norma establece los derechos de los usuarios del servicio de transporte público. El Asambleísta Fernando Vélez propone incluir cuatro literales, entre los cuales se encuentran puntos relacionados con contravenciones de tránsito que ya están establecidas y sancionadas; o, con derechos que ya están previstos en el mismo artículo, por lo que no se requiere reformarlo en tal sentido.

108.- Título de la Sección 3, Capítulo I, Título IV y Art. 204:

Esta sección establece los derechos de los ciclistas, como un grupo especial de conductores de vehículos no motorizados, que deben transitar por las mismas vías que utilizan los vehículos motorizados y en el Ecuador, excepcionalmente, por las vías reservadas para ese tipo de transporte, pues nuestro país no tiene aún en todas las ciudades dichas vías y en las que sí las tienen, son escasas. Estos conductores especiales deben ser protegidos porque aunque la realidad del Ecuador es la descrita, las bicicletas sí son usadas como medio de transporte, inclusive en ciertos casos, para movilizarse de una ciudad a otra.

El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir al título de la Sección 3 y al primer inciso del artículo 204, a los motociclistas, lo que no procede por lo anteriormente señalado.

109.- Libro V, Del aseguramiento:

109.1 El Asambleísta Fernando Vélez propone añadir al Art. 215, que establece la obligación de contratar el SOAT para los vehículos que transitan en el Ecuador, un inciso con el siguiente texto:

"Tampoco (sic) se exigirá dicho seguro a los vehículos motorizados con matrícula extranjera que ingresen provisoria y temporalmente al Ecuador. En todo caso, si estos vehículos



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

intervienen en un accidente de tránsito, la Policía Nacional procederá a retirar la documentación de ingreso temporal del vehículo expedida por el Servicio de Aduanas, para el solo efecto de ponerlo a disposición de la Autoridad competente, y su conductor se haga responsable de los daños causados sean personales o materiales”.

Esta propuesta es procedente, pues el caso de los vehículos extranjeros que temporalmente transitan en el Ecuador, no está regulado; pero se debe cambiar la redacción para que la norma sea suficientemente clara, por lo que propongo el siguiente texto:

“No se exigirá dicho seguro a los vehículos motorizados con matrícula extranjera que ingresen temporalmente al Ecuador. En todo caso, si estos vehículos participan en un accidente de tránsito, la Policía Nacional procederá a retirar la documentación de pertenencia del vehículo y la licencia del conductor, para poner el vehículo y la documentación a disposición de la autoridad competente, la misma que procederá a entregar el vehículo a su propietario o representante, dentro del proceso de juzgamiento, cuidando de que el conductor se haga responsable de los daños causados, sean personales o materiales”.

El Asambleísta Richard Guillén y la Comisión Nacional de Tránsito hacen propuestas idénticas de reforma a este artículo, que en el fondo no cambian el sentido del mismo, más bien lo simplifican dejándolo incompleto.

109.2 Los Asambleístas Luis Almeida, Richard Guillén y Fernando Vélez; y, la Comisión Nacional de Tránsito proponen artículos que se relacionan con el Art. 216 de la Ley. Sin embargo, sus propuestas no son completas y no especifican adecuadamente el carácter del SOAT, que se encuentra debidamente contemplado en la disposición vigente. Por esta razón, no son procedentes estas iniciativas.

109.3 El Asambleísta Richard Guillén y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entre los cambios propuestos, incluyen una norma que establece qué empresas pueden emitir el SOAT, con texto casi igual que el del Art. 218, sin que hagan ningún cambio al sentido de esta norma, por lo que no se ve la necesidad de reformarla.

109.4 Los Asambleístas Luis Almeida y Fernando Vélez, proponen artículos que tienen relación con el actual Art. 223; el primero de los mencionados, propone incluir el tiempo de duración de la póliza por un año lo que es procedente aumentar en el Art. 223.

Además de lo señalado, los dos Asambleístas proponen que el valor de la póliza sea cargada al valor de la matrícula anual, lo cual es improcedente, pues la póliza del seguro obligatorio de accidentes de tránsito se contrata con compañías de seguros mediante contrato entre los particulares dueños de vehículos y dichas compañías, por lo tanto, el pago debe ser realizado a la empresa que emitió la póliza, esto es lo que jurídicamente y por lógica procede.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Hay otras propuestas de estos dos Asambleístas, mediante las cuales se pretende incluir disposiciones que tienen que ver con las obligaciones de los centros de salud públicos y privados y del Estado, de supervisarlos a través del Ministerio de Salud, lo que no es competencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que no son procedentes.

109.5 Con relación al Fondo de Accidentes de Tránsito FONSAT, los Asambleístas Richard Guillén, Fernando Vélez y la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, proponen añadir algunas normas. El Asambleísta Richard Guillén y la Comisión Nacional, hacen una propuesta que implicaría reformar el Art. 227, pero mantienen el sentido de esta norma y eliminan la parte correspondiente a la obligación de la Comisión Nacional de dictar el Reglamento correspondiente para el funcionamiento y destino de los recursos del FONSAT, sin motivación alguna. Esto no procede, porque salvarle de esa responsabilidad a la Comisión Nacional sería dejar sin prosibilidad de aplicación a esta norma y el FONSAT no cumpliría su finalidad.

El Asambleísta Fernando Vélez propone incluir varios artículos en los que se establecen: la creación de una Secretaría Técnica para el FONSAT, disposiciones sobre su funcionamiento, regulan el destino de los fondos recaudados por las pólizas y sanciones sobre el incumplimiento de la obligación de asegurar el automotor.

Sobre la Secretaría Técnica del FONSAT y el destino de los fondos, este tipo de normas que tienen el carácter de orgánico y cuya regulación exige un detalle mayor, deben formar parte del Reglamento que debe dictar la Comisión Nacional.

En lo referente a las sanciones por incumplimiento de la obligación de asegurar, similar propuesta hace el Asambleísta Richard Guillén, la cual consiste en la prohibición al vehículo de circular en el territorio nacional y la aprehensión del mismo hasta que sea contratado el SOAT, disposiciones violatorias de los derechos fundamentales a la libertad de tránsito y a la libertad de contratación, consagrados en el Art. 66, numerales 14 y 16, pues nadie puede ser obligado por medidas coercitivas, a contratar una póliza; la obligación legal está establecida para proteger a las víctimas de accidentes de tránsito, pero su incumplimiento debe ser penado únicamente con multa, como consta en la Ley, porque las personas son libres tanto de contratar como de utilizar o no los vehículos de su propiedad. Por lo tanto, esta propuesta es inconstitucional.

En virtud de que no se puede incluir la propuesta antes analizada, se debe tomar en cuenta que los accidentes de tránsito producen responsabilidades civiles que según el Art. 226 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, no se sustituyen con las pólizas del SOAT.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

110.- Arts. 237 y 238:

110.1 La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial propone reformar el Art. 237, disponiendo que el Director Ejecutivo de la CTG sea nombrado por el Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Esta propuesta no procede por cuanto lo referente al nombramiento del Director Ejecutivo debe constar en la normativa propia de esta entidad, pues esta Comisión no fue creada por esta Ley, ya que no es un organismo de transporte terrestre, sino únicamente de tránsito, creado antes de la vigencia de esta ley y con una autonomía propia. Por otra parte, la propuesta de la Comisión Nacional propende a la concentración de poderes contradiciendo los principios consagrados en el Art. 227 de la Constitución de la República.

110.2 Respecto al Art. 238, la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Presidente de la República proponen reformarlo estableciendo todo lo relativo a las competencias del Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Guayas para la organización de dicha entidad. Esto no es competencia de esta Ley, sino de las normas que regulen todo lo referente a la organización institucional de dicho organismo, que están vigentes, por lo que si requieren cambios deben ser reformados. Sobre este tema, ya se emitió un criterio similar anteriormente en referencia a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial.

111.- Disposición General Primera:

LA FEDETAXIS propone suprimir esta disposición señalando que la Asamblea Nacional Constituyente no recogió la recomendación del Presidente de la República y además, porque dicen que en la práctica ha provocado confusión y corrupción. Al respecto, procede suprimir esta disposición, pero no bajo un argumento alejado de la juridicidad, como el mencionado por la proponente, sino por cuanto el servicio ejecutivo de taxis no se ha sometido a las formalidades y requisitos que sí cumplen las cooperativas y compañías de transporte en taxis.

Por lo tanto, en aras de cumplir y permitir el cabal ejercicio del derecho a la igualdad ante la ley, la primera disposición general debe ser derogada, y se debe añadir una disposición transitoria con el siguiente texto:

“DISPOSICIÓN TRANSITORIA- Las personas que al momento en que entre en vigencia esta Ley reformativa, estén prestando el servicio de transporte denominado ejecutivo, dentro de un plazo de 360 días deberán constituir las correspondientes cooperativas o compañías, conforme a lo establecido en el Art. 57, inciso segundo de la Ley vigente, y cumplir con todos los requisitos legales y reglamentarios para dar el servicio comercial de transporte en taxis.

En el plazo de 90 días, el Presidente de la República reformará el Reglamento General a la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Ley vigente, desarrollando correctamente lo establecido en el Art. 57 de la misma."

112.- Disposición General Sexta:

ANETA propone reformar esta disposición, cambiando la palabra *licencias* por *permisos*. Esta propuesta no es procedente, por cuanto la Ley, en el Título II, Capítulo I, Sección 1, denomina licencia a la autorización administrativa para conducir, por lo tanto, así tienen que denominarse las autorizaciones internacionales; además, la Ley prevé la emisión de otras autorizaciones provisionales con el nombre de permisos, por lo que la propuesta de ser acogida causaría confusión.

113.- Disposición General Vigésima:

Esta disposición establece lo siguiente:

"VIGESIMA.- Las Superintendencias de Telecomunicaciones, previo el otorgamiento de concesiones sobre frecuencias de radio que vayan a ser utilizadas por parte de las operadoras de transporte, deberán requerir a quien solicite el uso de frecuencia, la certificación emitida por la Comisión Nacional, en donde conste la calidad de operadores de transporte".

La FEDETAXIS propone sustituir esta disposición por la siguiente:

"VIGÉSIMA.- El Ministerio de Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información a través del Consejo Nacional de Telecomunicaciones, CONATEL, y la Secretaría Nacional de Telecomunicaciones, SENATEL, previo a las concesiones y suscripciones de contratos de autorización de uso de frecuencias radioeléctricas con las operadoras de transporte terrestre, exigirá la presentación del correspondiente Permiso de Operación emitido por autoridad de transporte competente.

La Superintendencia de Telecomunicaciones, SUPERTEL, controlará que estas frecuencias sean utilizadas adecuadamente solo por las operadoras de transporte legalmente constituidas. Los vehículos que no cuenten con el respectivo Permiso de Operación y se encuentren utilizando los sistemas de telecomunicaciones o frecuencias, serán retenidos y puestos a órdenes de los jueces de contravenciones de tránsito".

Como se puede observar, la norma actualmente vigente señala que "*Las Superintendencias de Telecomunicaciones*", previo a otorgar concesiones, pedirán la certificación sobre la calidad de los operadores de transporte; en primer lugar, solamente hay una Superintendencia de Telecomunicaciones y en segundo lugar, no es el ente encargado de otorgar frecuencias, sino que es el organismo de control y juzgamiento de las infracciones a la Ley y Reglamento



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

de telecomunicaciones.

Sobre la propuesta, es procedente cambiar el primer inciso para establecer correctamente el organismo competente, que no son la Superintendencia, la Secretaría Nacional y el Consejo Nacional de Telecomunicaciones juntos, sino únicamente la segunda de los mencionados; sin embargo, el inciso segundo propuesto no cabe por la propuesta de reforma que se hizo en el numeral 114 de este informe.

Por lo señalado, la Disposición General Vigésima debe decir:

"VIGÉSIMA.- La Secretaría Nacional de Telecomunicaciones, SENATEL, previo a las concesiones y suscripciones de contratos de autorización de uso de frecuencias radioeléctricas con las operadoras de transporte terrestre, exigirá la presentación del correspondiente Permiso de Operación emitido por autoridad de transporte competente".

114.- Propuesta de inclusión de una disposición general:

La Asambleísta María Soledad Vela, propone incluir la siguiente disposición general:

"Los Municipios procurarán crear una vía exclusiva de uso normal, destinada exclusivamente para el transporte público urbano, que evitará que los choferes invadan carriles de automotores particulares."

Las competencias de las Municipalidades en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, se encuentran ya establecidas en el Art. 44 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, entre ellas está la referente a la regulación y control del uso de la vía pública; ésta debe ser desarrollada en las normas propias de cada gobierno municipal, de acuerdo a las necesidades de cada cantón, por lo que la propuesta es improcedente.

115.- Disposición Transitoria Decimasegunda:

ANETA propone añadir en esta norma a los operadores de equipo caminero, lo que ya se ha analizado varias veces en este informe, por lo que no procede.

116.- Propuesta de agregar una Sección II, dentro del Capítulo I, Título II:

El Asambleísta Andrés Páez propone añadir una sección titulada "De las obligaciones de las operadoras del transporte y de los conductores profesionales del transporte masivo y de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

carga”, dentro del Capítulo I “De los conductores”, del Título II “Del control”, con normas que regulan todo lo referente a la relación contractual entre las operadoras de transporte público y sus conductores, así como la obligación de afiliar a éstos últimos al Seguro Social y las sanciones por la falta de cumplimiento de esta obligación. Estos temas tienen que ver con el derecho laboral y la seguridad social; es decir, no son competencia de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por lo que no procede esta propuesta.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'E' followed by a long horizontal stroke.

Dr. Enrique Herrería Bonnet
ASAMBLEÍSTA POR GUAYAS
MOVIMIENTO CÍVICO MADERA DE GUERRERO