

REGISTRO OFICIAL[®]
ÓRGANO DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR



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



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

Oficio No. T.498-SGJ-26-0383
Quito, D.M., 29 de septiembre de 2026

Señora Magíster
Martha Jaqueline Vargas Camacho
Directora del Registro Oficial
CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR
En su Despacho. -

De mi consideración:

Mediante oficio No. AN-PVP-2026-0001-O, de 3 de septiembre de 2026, el señor Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional remitió al señor Presidente Constitucional de la República el proyecto de “**Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**”, discutido y aprobado en segundo debate el 3 de septiembre de 2026, para su correspondiente sanción u objeción, conforme al trámite constitucional previsto.

Con este antecedente, el señor Presidente Constitucional de la República, en ejercicio de la atribución prevista en el inciso final del artículo 137 de la Constitución de la República y en el artículo 63 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, procedió a sancionar el referido proyecto de ley.

En virtud de lo expuesto, me permito remitir el auténtico, la copia certificada de la Ley sancionada, y la certificación de su discusión y aprobación, para su publicación en el Registro Oficial. Hecho lo cual, mucho agradeceré se sirva remitir el auténtico a la Asamblea Nacional.

Con sentimientos de alta estima.

Atentamente,



Validar únicamente en FirmaEC.
Firmado electrónicamente por:
**ALDRIN FERNANDO
GOMEZ VALDIVIEZO**

Aldrin Gómez Valdiviezo
Secretario General Jurídico
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA



REPÚBLICA DEL ECUADOR

*Asamblea Nacional***Oficio No. AN-PVP-2026-0001-O**

Quito, 3 de septiembre de 2026

Señor

Daniel Noboa Azín

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR

En su despacho. -

De mi consideración:

El Pleno de la Asamblea Nacional, de conformidad con lo previsto en los artículos 120 numeral 6 de la Constitución de la República del Ecuador y 9 numeral 6 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, discutió y aprobó el proyecto de **“LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”** de acuerdo con el siguiente detalle:

1. Primer debate: 17 de julio de 2025 (Sesión Nro. 019-AN-2025-2026);
2. Segundo debate: 3 de septiembre de 2026 (Sesión Nro. 121-AN-2025-2029);
3. Fecha de aprobación: 3 de septiembre de 2026 (Sesión Nro. 121-AN-2025-2029).

A fin de dar cumplimiento a lo previsto en los artículos 137 de la Constitución de la República del Ecuador y 63 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, remito: **(i)** texto auténtico del Proyecto de Ley, y, **(ii)** la certificación de la Secretaría General, respecto de las fechas en las que el Pleno de la Asamblea Nacional realizó el primer y segundo debate; y, la fecha en la que aprobó el proyecto de Ley.

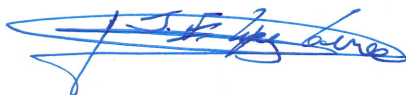
ESTEBAN TORRES COBO**Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional**

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR**CERTIFICACIÓN**

En mi calidad de Secretario General de la Asamblea Nacional, de conformidad con las atribuciones contenidas en el artículo 20 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, **CERTIFICO** que el proyecto de “**LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**”, fue tratado por el Pleno de la Asamblea Nacional, de acuerdo con el siguiente detalle:

1. Primer debate: 17 de julio de 2025 (Sesión Nro. 019-AN-2025-2026);
2. Segundo debate: 3 de septiembre de 2026 (Sesión Nro. 121-AN-2025-2029);
3. Fecha de aprobación: 3 de septiembre de 2026 (Sesión Nro. 121-AN-2025-2029).

Quito, D.M., 3 de septiembre de 2026.



JORGE LÓPEZ TERÁN

Secretario General de la Asamblea Nacional



REPÚBLICA DEL ECUADOR
Asamblea Nacional

EL PLENO
CONSIDERANDO:

- Que** el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico, organizado en forma de república y gobernado de manera descentralizada. (...)”*;
- Que** el artículo 30 de la Constitución de la República del Ecuador manda que: *“Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable (...)”*;
- Que** el artículo 35 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“Las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado”*;
- Que** el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador prevé que: *“Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado, en especial en los campos de inclusión social y económica, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.”*;
- Que** el artículo 44 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“El Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes”,* atendiendo “al principio de su interés superior”;

- Que** el artículo 47, número 3, de la Constitución de la República del Ecuador reconoce a las personas con discapacidad el derecho a: *“Rebajas en los servicios públicos y en servicios privados de transporte y espectáculos”*;
- Que** el artículo 66, números 2 y 3, letra a), de la Constitución de la República del Ecuador reconoce: *“El derecho a una vida digna, que asegure la salud (...)”* y *“El derecho a la integridad personal, que incluye: a) La integridad física, psíquica, moral y sexual.”*;
- Que** el artículo 66, números 15 y 16, de la Constitución de la República del Ecuador reconoce: *“El derecho a desarrollar actividades económicas, en forma individual o colectiva, conforme a los principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental.”* y *“El derecho a la libertad de contratación.”*;
- Que** el artículo 66, número 19, de la Constitución de la República del Ecuador reconoce: *“El derecho a la protección de datos de carácter personal, que incluye el acceso y la decisión sobre información y datos de este carácter, así como su correspondiente protección. (...)”*;
- Que** el artículo 76, números 6 y 7, letra i), de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“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: (...) 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza. (...) El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías: (...) i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. (...)”*;
- Que** el artículo 82 de la Constitución de la República del Ecuador reconoce que: *“el derecho a la seguridad jurídica se fundamenta en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes.”*;

- Que** el artículo 158 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “(...) *La protección interna y el mantenimiento del orden público son funciones privativas del Estado y responsabilidad de la Policía Nacional. (...)*”;
- Que** el artículo 163 de la Constitución de la República del Ecuador define a la Policía Nacional como: “(...) *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 (...)*”;
- Que** el artículo 226 de la Constitución de la República del Ecuador manda que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias y servidores: “(...) *ejerzcan solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. (...)*”;
- Que** el artículo 227 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “*La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.*”;
- Que** el artículo 232 de la Constitución de la República del Ecuador prevé que: “*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. (...)*”;
- Que** el artículo 238 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “*Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera (...)*”;
- Que** el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador prevé que: “*Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos,*

provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. (...);

Que el artículo 258 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“La provincia de Galápagos tendrá un gobierno de régimen especial. Su planificación y desarrollo se organizará en función de un estricto apego a los principios de conservación del patrimonio natural del Estado y del buen vivir, de conformidad con lo que la ley determine. (...);*

Que el artículo 261, números 1 y 4, de la Constitución de la República del Ecuador establece que: *“El Estado central tendrá competencias exclusivas sobre: (...) 1. La defensa nacional, protección interna y orden público. (...) 4. La planificación nacional. (...);*

Que el artículo 264, número 6, de la Constitución de la República del Ecuador reconoce como competencia exclusiva de los gobiernos autónomos descentralizados municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”;*

Que el artículo 268 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“La ley determinará los casos excepcionales, el procedimiento y la forma de control, en los que por omisión o deficiente ejecución de una competencia se podrá intervenir en la gestión del gobierno autónomo descentralizado en esa competencia, en forma temporal y subsidiaria, hasta que se supere la causa que motivó la intervención.”;*

Que el artículo 269 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“El sistema nacional de competencias contará con un organismo técnico conformado por un representante de cada nivel de gobierno (...);*

Que el artículo 301 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“(...) Sólo por acto normativo de órgano competente se podrán establecer, modificar,*

exonerar y extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley.”;

Que el artículo 314 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: *“El Estado será responsable de la provisión de los servicios públicos de agua potable y de riego, saneamiento, energía eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, infraestructuras portuarias y aeroportuarias, y los demás que determine la ley. El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.”;*

Que el artículo 316 de la Constitución de la República del Ecuador prevé que: *“El Estado podrá delegar la participación en los sectores estratégicos y servicios públicos a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico. El Estado podrá, de forma excepcional, delegar a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.”;*

Que el artículo 335 de la Constitución de la República del Ecuador manda que: *“El Estado regulará, controlará e intervendrá, cuando sea necesario, en los intercambios y transacciones económicas; y sancionará la explotación, usura, acaparamiento, simulación, intermediación especulativa de los bienes y servicios, así como toda forma de perjuicio a los derechos económicos y a los bienes públicos y colectivos. El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.”;*

- Que** el artículo 336 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “(...) *El Estado asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados (...)*”;
- Que** el artículo 394 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que: “*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. (...)*”;
- Que** el artículo 415 de la Constitución de la República del Ecuador manda que: “*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 (...) Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías.*”;
- Que** la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada mediante Resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, fija en su meta 3.6 el compromiso de “reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo” y en su meta 11.2 el de “proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial”; y que mediante Resolución A/RES/74/299 la misma Asamblea General proclamó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, compromisos internacionales que esta reforma desarrolla en el ordenamiento interno;
- Que** el artículo 1 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial Nro. 398 de 7 de agosto de 2008, dispone que tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad

vial, "(...) con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano";

Que el artículo 121 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización dispone que: *"Las resoluciones del Consejo Nacional de Competencias serán debidamente motivadas y adoptadas por la mayoría absoluta de sus miembros. Estas resoluciones son de cumplimiento obligatorio, en el ámbito de este Código, para todos los niveles de gobierno (...)";*

Que el artículo 157 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización dispone que: *"El Consejo Nacional de Competencias autorizará la intervención temporal y subsidiaria, de las competencias de un gobierno autónomo descentralizado, hasta que se superen las causas que la motivaron (...)";*

Que el artículo 5, número 1, del Código Orgánico Integral Penal dispone que: *"no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho"* y que *"este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras leyes o reglamentos para su integración";*

Que el artículo 269 del Código Orgánico del Ambiente prohíbe en las playas *"el estacionamiento y circulación de vehículos terrestres a motor, salvo aquellos que se encuentren estacionados en las zonas expresamente destinadas para el efecto";*

Que el artículo 21, párrafo tercero de la Ley Orgánica de Eficiencia Energética incluye entre las fuentes de financiamiento del Fondo Nacional de Inversión de Eficiencia Energética, la *"contribución por vehículos particulares de motor de combustión interna y otros que defina el Estado ecuatoriano";*

Que el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución Nro. 006-CNC-2012 y su reforma contenida en la Resolución Nro. 003-CNC-2022, reguló el ejercicio de la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial a favor de los Gobiernos Autónomos Descentralizados

Metropolitanos y Municipales, estableciendo los modelos de gestión diferenciados que esta Ley toma como base para delimitar el control operativo y el uso de medios tecnológicos;

Que los siniestros de tránsito son en el Ecuador una de las primeras causas de mortalidad y de discapacidad permanente entre la población en edad productiva, y que los conductores de motocicleta y los peatones soportan la mayor parte de esa carga; y,

Que esta Ley reforma, en consecuencia, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en lo relativo a la gobernanza del sistema y al control operativo, al régimen tarifario y de aseguramiento, a las modalidades de transporte no previstas en 2008, a la seguridad e identificación vehicular, a la formación de conductores y a los registros nacionales de información; y reforma, en concordancia, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, el Código Orgánico Integral Penal, el Código Orgánico del Ambiente y la Ley Orgánica de Eficiencia Energética.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el número 6 del artículo 120 de la Constitución de la República del Ecuador; y, el número 6 del artículo 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, expide la siguiente:

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

Artículo 1. - Agréguese a continuación del último párrafo del artículo 4.a el siguiente inciso:

“Para el efecto, se deberán realizar controles en las distintas terminales terrestres y paradas autorizadas de transporte público a nivel nacional. En caso de incumplimiento de esta disposición, se impondrán las sanciones administrativas a las operadoras de transporte de conformidad con esta Ley.”

Artículo 2. - En el artículo 13, en la letra c), elimínese al final la expresión “y,”; y adicionalmente, agréguese a continuación de la letra d) la siguiente letra:

“e) El ente rector de seguridad ciudadana, protección interna y orden público.”

Artículo 3. - Sustitúyase el artículo 18 por el siguiente:

“Art. 18. - Integración del Directorio. - El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del sector del transporte o su delegado, quien lo presidirá;
- b) El Ministro del sector de la salud o su delegado;
- c) El Ministro del sector de la educación o su delegado;
- d) El Ministro del sector de seguridad ciudadana, protección interna y de orden público, o su delegado que no podrá ser el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional;
- e) El Ministro de Gobierno o su delegado;
- f) Un representante designado por el Presidente de la República;
- g) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,
- h) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales,

y Municipales que tengan menos de un millón de habitantes.

A las sesiones del Directorio asistirá el Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien actuará en calidad de Secretario del Directorio, con voz, pero sin voto.

Asistirán también con voz, pero sin voto, el Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador o su delegado y el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional o su delegado.

Cada miembro del Directorio tendrá una alterna o alterno, aplicando los criterios de inclusión, equidad y paridad de género.

Los delegados de los ministros, los representantes y los alternos de los miembros del Directorio serán permanentes.

El Directorio podrá requerir la participación de las federaciones, cámaras y diversos actores a nivel nacional reconocidos en el ámbito del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, cuando en el orden del día consten asuntos que se relacionen directamente con los intereses de sus representados. En tales casos, estas organizaciones podrán ser escuchadas, conforme lo disponga la normativa que para el efecto emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin que ello altere la naturaleza técnica y resolutive del Directorio.”

Artículo 4. - Sustitúyase el artículo 27 por el siguiente:

“Art. 27. - Presidencia y Secretaría del Consejo Consultivo. - De entre los miembros del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se designará por mayoría simple de sus integrantes al presidente(a) y secretario(a) de este cuerpo colegiado.”.

Artículo 5. - Sustitúyase el artículo 27.a por el siguiente:

“Art. 27.a. - Mesa Técnica de Seguridad Vial. - Créase la Mesa Técnica de Seguridad Vial, como un espacio de coordinación y cooperación interinstitucional encargado de prestar asesoría técnica en materia de Seguridad Vial al Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con la finalidad de prevenir y disminuir los índices de siniestralidad, muertes y lesiones, derivados de los siniestros de tránsito.

Los miembros del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial no formarán parte de la mesa técnica de seguridad.

La Mesa Técnica estará presidida por el delegado del ministro rector del transporte, e integrada por servidores públicos con experiencia en la materia de seguridad vial, quienes actuarán por delegación permanente de la Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Ecuador, Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos; y, el jefe del área especializada para el análisis, interpretación, procesamiento y recomendaciones de los datos que constan en el Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. De ser necesario, se podrá requerir la presencia de expertos de la academia y del sector privado en estos espacios.

La Mesa Técnica sesionará ordinariamente de manera bimensual. Su organización y funcionamiento constará en el Reglamento General de Aplicación de la presente Ley.”

Artículo 6. - En el artículo 28, sustitúyase el número 3; y, agréguese el número 5 a continuación del número 4, conforme a lo siguiente:

“3. Tener título profesional de tercer nivel; y, acreditar experiencia profesional relacionada o afín en materia de transporte terrestre, tránsito, seguridad vial, movilidad, logística, control, regulación o planificación del sector.”

“5. No encontrarse incurso en conflicto de intereses, directo o indirecto, real o potencial, que pueda afectar la independencia, imparcialidad o probidad en el ejercicio del cargo, ni mantener, al momento de su designación ni durante el ejercicio de sus funciones, vínculos económicos, profesionales, societarios, contractuales, gremiales o de cualquier otra naturaleza con personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras, que se encuentren sujetas a regulación, control, supervisión o decisiones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Artículo 7. - Sustitúyase el último párrafo del artículo 28 por el siguiente texto:

“La o el director ejecutivo, mientras ejerza sus funciones y hasta dos años después de haberlas concluido, deberá observar estrictamente el régimen de incompatibilidades y prevención de conflictos de interés previstos en esta Ley y en la normativa aplicable.”

Artículo 8. - Sustitúyase el artículo 30.1.a por el siguiente:

“Art. 30.1.a. - Del Control de Tránsito de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional. - La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional ejercerá el control de tránsito sobre la red vial estatal y sus corredores arteriales y vías colectoras conforme a lo determinado en la política pública nacional con un enfoque en seguridad ciudadana y orden público, con excepción de las zonas urbanas de jurisdicción de los Gobiernos Autónomos Descentralizados facultados para ejercer el control operativo de tránsito.”

Artículo 9. - A continuación del artículo 30.1.a añádanse los siguientes artículos:

“Art. 30.1.b. - Control en carretera de vehículos de transporte. - La Policía Nacional del Ecuador, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, ejercerá el control en carretera de los vehículos de transporte terrestre de carga y de pasajeros que circulen en los lugares donde ejerza el control y sus competencias, a fin de verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad vial, seguridad ciudadana, protección ambiental y eficiencia técnica.

El control operativo podrá realizarse de forma aleatoria, periódica o motivada por indicios de incumplimiento, e incluirá la verificación documental y visual del vehículo, conforme lo establezca la normativa secundaria definida por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como la revisión del estado de los sistemas de seguridad activa y pasiva, la correcta sujeción de la carga y demás elementos de seguridad definidos en los parámetros técnicos establecidos con base en las normas ISO y los reglamentos UNECE WP.29.”

“Art. 30.1.c. - Controles integrados en materia de tránsito, transporte y seguridad. - La Policía Nacional del Ecuador, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con las entidades competentes, realizará controles integrados en la red vial estatal, vías colectoras, corredores estratégicos y zonas fronterizas, a fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan 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 socioeconómico del país, en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Los controles integrados se ejecutarán en el marco de la política pública vigente en materia de tránsito, transporte y seguridad integral dictada por los ministerios del ramo, y podrán incorporarse otras entidades competentes en materia de

seguridad ciudadana, vial o nacional de acuerdo con las necesidades de cada operativo.

Los controles que se desarrollen en virtud de este artículo deberán responder a los criterios técnicos y de seguridad definidos por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, garantizando su interoperabilidad con las entidades participantes en los controles integrados y su alineación con la política pública vigente en materia de tránsito, transporte y seguridad integral.”

Artículo 10. - Sustitúyase el artículo 30.2 por el siguiente:

“Art. 30.2. - Unidades de Control de Transporte. - El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de estos.

Las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales estarán conformadas por personal civil especializado. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán seleccionar personal civil que cumpla con los requisitos técnicos, académicos, de idoneidad y experiencia, los cuales serán definidos por el ente rector en materia de seguridad ciudadana y orden público conforme a lo que determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su normativa secundaria.

La formación y capacitación del personal civil especializado para realizar el control del tránsito estará a cargo de la Policía Nacional del Ecuador, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, salvo cuando dicho

control se efectúe mediante medios tecnológicos debidamente homologados y avalados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En las circunscripciones territoriales en las que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales hayan sido calificados o asignados por el Consejo Nacional de Competencias, o quien haga sus veces, bajo el Modelo de Gestión Tipo "A" para el ejercicio del control operativo del tránsito, y cuenten con la correspondiente certificación emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dichos Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, podrán utilizar medios tecnológicos para el control de infracciones de tránsito, de conformidad con los criterios técnicos y parámetros nacionales establecidos por la autoridad competente.

Los valores recaudados por concepto de multas generadas mediante el uso de estos medios tecnológicos constituirán ingresos propios del Gobierno Autónomo Descentralizado respectivo y se destinarán prioritariamente a la inversión de la infraestructura pública, seguridad vial y servicios relacionados con ella, conforme a la normativa vigente.

Cuando la instalación, operación o mantenimiento de los medios tecnológicos de control de tránsito se realice a través de contratistas privados, la retribución económica para el contratista no podrá, en ningún caso, basarse en porcentajes, participaciones o incentivos vinculados a la recaudación de multas, debiendo sujetarse exclusivamente a las condiciones económicas previstas en el respectivo contrato, sin participación alguna del contratista en los ingresos derivados de sanciones.

En la red vial estatal, la entidad competente para el control operativo del tránsito podrá utilizar medios tecnológicos para el control de infracciones, de conformidad

con los criterios técnicos y parámetros nacionales establecidos por la autoridad competente. Los valores recaudados por concepto de multas generadas mediante estos medios constituirán ingresos propios de la entidad que ejerza dicho control, y se destinarán prioritariamente a la inversión en infraestructura pública, seguridad vial y servicios relacionados con ella, conforme a la normativa vigente.

La certificación, homologación y validación técnica de los medios tecnológicos de control de tránsito corresponderá de manera exclusiva a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme a la normativa vigente, en concordancia con el ente rector en la materia de tránsito.”

Artículo 11. - En el artículo 30.3.a elimínese la letra e); y, sustitúyase la letra d) por la siguiente:

“d) Todo espacio o zona de control mediante los señalados medios tecnológicos deberá contar con señalización visible vertical y horizontal en el punto de control y mínimo 500 metros antes del mismo como medida de prevención.”

Artículo 12. - Sustitúyase el artículo 30.4 por el siguiente:

“Art. 30.4. - Atribuciones de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales ejercerán sus atribuciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial de conformidad con la Constitución de la República del Ecuador, esta Ley, su reglamento y las disposiciones de carácter nacional vinculantes emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ente rector en materia de transporte.

En este marco, deberán planificar, regular y controlar el servicio público de transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial. Para proceder con el incremento de la oferta deberán contar previamente con un informe técnico y jurídico de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán respetar y reconocer los títulos habilitantes emitidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros. Estos actos administrativos son válidos y vinculantes en todo el territorio nacional, y contienen condiciones técnicas y jurídicas sobre rutas, frecuencias, terminales y demás parámetros operativos que deberán observarse en toda actuación administrativa o normativa local.

Cuando dos o más niveles operacionales del transporte terrestre internacional, interprovincial, intraprovincial o intracantonal utilicen de manera concurrente redes viales situadas fuera de las áreas urbanas definidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, el control operativo corresponderá a la Policía Nacional del Ecuador o a la Comisión de Tránsito del Ecuador de conformidad con lo que determine la entidad competente en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El control en la red vial estatal será ejercido por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional o la Comisión de Tránsito del Ecuador de conformidad con lo que determine el ente rector en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en coordinación con el ente rector en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público.

El control operativo de tránsito en la Red Vial Estatal, sus corredores arteriales y vías colectoras que atraviesen las circunscripciones territoriales de los cantones

contiguos a la línea de frontera nacional, le corresponderá únicamente a la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional.

El control operativo de tránsito en zona de frontera se ejercerá de manera integral a lo largo de todos los ejes viales dentro de dichos cantones, incluyendo aquellos tramos que crucen por áreas o zonas urbanas, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los Gobiernos Autónomos Descentralizados en sus respectivas jurisdicciones y competencias.

Para el cumplimiento de esta disposición, la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional coordinará con el ente rector en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público con el fin de articular los controles viales con las estrategias de prevención del delito y la violencia.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitirá informes técnicos sobre el ejercicio de la competencia de tránsito por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Dichos informes serán puestos en conocimiento del Consejo Nacional de Competencias, el cual autorizará la intervención, cuando se compruebe la existencia de los supuestos de hecho consagrados en el artículo 157 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización por parte de dicho organismo. En estos supuestos el Consejo Nacional de Competencias podrá suspender temporalmente el ejercicio de las competencias de tránsito y transporte terrestre conforme a la normativa aplicable.”

Artículo 13. - Sustitúyase la letra h) del artículo 30.5 por la siguiente:

“h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en las modalidades que son de su competencia, de acuerdo con los estudios técnicos de

los costos reales de operación, conforme a la metodología nacional emitida por el ente rector en materia de transporte.”

Artículo 14. - Sustitúyase el segundo párrafo del artículo 47 por el siguiente:

“La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Municipales y Metropolitanos, en el ámbito de sus competencias, realizarán cada cuatro años los estudios de costos reales de mercado, que permitirán establecer los ajustes tarifarios correspondientes a esta actividad económica estratégica del Estado.”

Artículo 15. - Agréguese a continuación del artículo 47 el siguiente artículo:

“Art. 47.a. - Estudios técnicos y metodología para la fijación de tarifas del transporte público y comercial. - La fijación y revisión de tarifas para los servicios de transporte público y comercial de pasajeros y carga se sustentará obligatoriamente en estudios técnicos de costos de operación elaborados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, respectivamente, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con la metodología nacional emitida por el ente rector en materia de transporte, la cual incorporará la estructura de costos operativos y otros elementos de carácter técnico que garanticen la sostenibilidad y continuidad del servicio, los parámetros de seguridad vial y las tarifas diferenciadas previstas en esta Ley.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales fijarán o ajustarán las tarifas de las modalidades de transporte que son de su competencia conforme a la metodología nacional que será de obligatorio cumplimiento.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial verificará el cumplimiento de la metodología y parámetros nacionales en cada proceso tarifario y requerirá las correcciones pertinentes cuando corresponda, notificando al Consejo Nacional de Competencias sobre la omisión en el cumplimiento conforme a lo establecido en la presente ley, en cuyo caso se procederá de conformidad con la normativa vigente.”

Artículo 16. - Sustitúyase el segundo párrafo del artículo 48 por el siguiente:

“Se establecerá un sistema de tarifas diferenciadas en beneficio de niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad, adultas y adultos mayores. El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial determinará los parámetros, la forma y el procedimiento para su implementación.”

Artículo 17. - En el artículo 49.a.2 sustitúyase el número 4) con el siguiente texto:

“4) Operar con vehículos que no posean revisión técnica vehicular, matrícula y póliza de responsabilidad civil extracontractual y de accidentes personales para pasajeros vigentes.”

Artículo 18. - Sustitúyase el cuarto párrafo del artículo 53 por el siguiente:

“La internación temporal de vehículos de transporte y maquinaria extranjera será regulada mediante el reglamento a la presente ley.”

Artículo 19. - Sustitúyase la letra e) del artículo 54 por la siguiente:

“e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y para aquellos tipos de transporte comercial cuya naturaleza

requiera regulación tarifaria, de acuerdo con lo que disponga el reglamento a la presente ley.”

Artículo 20. - Sustitúyase el artículo 57 por el siguiente:

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

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

El transporte comercial de carga pesada tendrá por objeto el traslado de bienes, mercancías o carga de terceros, mediante vehículos habilitados, a cambio de una contraprestación económica, bajo permiso de operación otorgado por la autoridad competente y conforme a las condiciones técnicas, operativas, administrativas, de seguridad vial, pesos y dimensiones que establezca la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante normativa secundaria. Este servicio no estará sujeto al establecimiento, autorización o asignación de rutas ni frecuencias.

El servicio de taxis y mixto se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano establecida en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país. Se prohíbe establecer rutas y frecuencias.

En la provincia de Galápagos la prestación del servicio de transporte comercial se sujetará a condiciones técnicas y ambientales diferenciadas, acordes con su régimen constitucional especial, la fragilidad de su ecosistema y su capacidad de carga. La operación de las modalidades autorizadas deberá priorizar el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones, y toda incorporación, sustitución o ampliación de flota deberá justificarse en criterios de sostenibilidad ambiental y en los límites establecidos por la normativa aplicable.”

Artículo 21. - Agréguese a continuación del artículo 57 el siguiente artículo:

“Art. 57.1. - Obligación de contratar y mantener vigente una póliza de responsabilidad civil y de pasajeros. - Las operadoras de transporte terrestre público, comercial y transporte de carga pesada, que presten servicios de transporte de mercancías y pasajeros deberán contratar y mantener vigente, de manera permanente, una póliza de responsabilidad civil extracontractual y de accidentes personales para pasajeros, como requisito indispensable para la obtención, renovación y validez de los documentos habilitantes, incluidos el contrato de operación y las habilitaciones vehiculares.

La póliza deberá cubrir, como mínimo, los riesgos por muerte, lesiones, incapacidad permanente o temporal y daños materiales ocasionados a terceros y a los pasajeros, derivados de siniestros de tránsito vinculados con la operación del vehículo.

La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros controlará que las compañías aseguradoras legalmente autorizadas emitan pólizas que cumplan

con las coberturas mínimas previstas en este artículo, de conformidad con el ámbito de sus competencias.

La falta de contratación o la pérdida de vigencia de la póliza constituirá incumplimiento de los requisitos habilitantes y será causal de suspensión del servicio, conforme al procedimiento y a las sanciones previstas en esta Ley y en la normativa aplicable, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.”

Artículo 22. - Sustitúyase el artículo 58 de acuerdo con el siguiente texto:

“Art. 58. - Transporte por cuenta propia. - Transporte por cuenta propia es aquel destinado exclusivamente al traslado de bienes o de personas vinculadas directamente con el giro del negocio o actividad económica de personas naturales o jurídicas contemplada en el objeto social o registro correspondiente, conforme a las condiciones previstas en esta Ley, y en las que a continuación se establecen:

1. - Para el transporte por cuenta propia de bienes, se entenderá que este comprende exclusivamente el traslado de mercancías o productos relacionados con el giro del negocio de quien los transporta. Este servicio se realizará con vehículos de propiedad de la persona natural o jurídica, registrados a su nombre; o, vehículos rentados.

La identificación del vehículo deberá efectuarse mediante sistemas de rotulación visibles y permanentes, que permitan su verificación por la autoridad competente. Dicho rotulado se limitará a los datos públicos institucionales de la persona natural o jurídica, tales como Razón Social o Registro Único de Contribuyentes, garantizando la anonimización o minimización de la información expuesta al público, conforme a los criterios de seguridad, protección de datos personales establecidos en la ley de la materia.

El registro en línea de los vehículos por cuenta propia para el traslado de bienes se realizará por el usuario en la plataforma tecnológica que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implemente para tal efecto. El registro en línea no constituirá un trámite adicional ni generará costos para el usuario de esta modalidad.

La vinculación de los bienes transportados con la actividad económica del transportista se acreditará mediante la presentación física o electrónica de comprobantes de venta o sus documentos complementarios tales como guías de remisión o aquellos determinados por el Servicio de Rentas Internas, según corresponda dentro del ámbito de sus competencias.

Para el caso de traslado de bienes, los servidores públicos encargados del control de tránsito y transporte verificarán la presentación de los documentos tributarios detallados en el párrafo anterior para acreditar la vinculación del bien con la actividad económica, así como con el Registro Único de Contribuyentes que contenga el reporte del registro del vehículo destinado para el traslado de bienes por cuenta propia.

2. - Para el transporte por cuenta propia de personas se emitirá la autorización por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que se limita exclusivamente a la movilización de integrantes o personas directamente vinculadas con el giro económico del solicitante de cuenta propia, sin interferir en ningún caso con las modalidades de transporte público o comercial previstas en esta Ley. Este servicio se realizará con vehículos de propiedad del solicitante de cuenta propia o vehículos rentados que cumplan con los requisitos establecidos en esta ley.

La identificación del vehículo deberá efectuarse mediante sistemas de rotulación visibles y permanentes bajo los mismos criterios de seguridad, protección de datos personales y minimización de datos fijados en el número 1 de este artículo.

Esta modalidad no podrá generar fines de lucro distintos a los derivados de la propia actividad económica.

Durante los controles, cada unidad deberá portar un listado actualizado de pasajeros, con la identificación de las personas transportadas y la firma del representante legal o un apoderado del usuario. La información contenida en dicho listado constituye datos personales y estará sujeta al principio de confidencialidad y custodia. La autoridad de control únicamente podrá requerir su exhibición física o digital para la verificación exclusiva del nexo con la organización.

Para el caso de establecimientos de alojamiento registrados por el ente rector de turismo y categorizados como: hoteles 2 estrellas a 5 estrellas, hostel 1 estrella a 3 estrellas, hosterías, haciendas turísticas 3 estrellas a 5 estrellas, lodge y resort 4 estrellas a 5 estrellas, el servicio de transporte para la movilización de personas provisto por estos establecimientos bajo la modalidad de transfer o traslado entre el aeropuerto y puertos y dichos establecimientos y viceversa, se considera parte del servicio de alojamiento, debiendo emitirse la autorización de transporte por cuenta propia con la sola presentación de su Registro Nacional de Turismo vigente.

Para el caso del sector agropecuario, los vehículos registrados por el ente rector en materia de agricultura y ganadería, categorizados dentro de las actividades agrícolas, pecuarias, apícolas, avícolas, acuícolas, cunícolas, de caza, crianza de productos del mar y silvicultura, así como la organización empresarial de los servicios agrícolas, agroindustriales y agroexportadores, el servicio de transporte para la movilización de personas previsto para estas actividades, será bajo la modalidad de transfer o traslado entre comunas, comunidades, pueblos, nacionalidades, recintos, barrios, parroquias rurales y urbano marginales o viceversa, quienes deberán emitir la autorización de transporte por cuenta propia

con la sola presentación de su Registro Nacional Agropecuario (RENAGRO), al ser considerados como sector agropecuario.

El transporte por cuenta propia de bienes y personas solo podrá prestarse en las categorías vehiculares establecidas en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN de clasificación vehicular.”

Artículo 23. - Sustitúyase el artículo 61 por el siguiente:

“Art. 61. - Servicios conexos del transporte terrestre. - Los terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia son servicios conexos del transporte terrestre y constituyen infraestructuras estratégicas de propiedad del Estado. Su finalidad es garantizar, en condiciones adecuadas de seguridad, accesibilidad y eficiencia, el embarque y desembarque de pasajeros y carga, así como la integración con los sistemas intermodales de transporte.

La gestión, administración y operación de estas infraestructuras corresponderán a los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes u otras entidades públicas, de manera directa o mediante delegación, conforme a esta Ley. La autorización para su habilitación, funcionamiento y operación se sujetará a la normativa técnica emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

La normativa secundaria establecerá los criterios, parámetros, tipologías, categorizaciones, estándares de accesibilidad, seguridad, conectividad e integración modal, así como los demás aspectos técnicos necesarios para la gestión, operación y control de los servicios conexos del transporte terrestre, garantizando su prestación bajo condiciones de calidad y seguridad propias del servicio público.

Las operadoras de transporte público terrestre de pasajeros deberán utilizar obligatoriamente los terminales terrestres y estaciones de transferencia señalados en sus títulos habilitantes para el embarque y desembarque de pasajeros, quedando prohibido realizar estas actividades fuera de los servicios conexos oficialmente autorizados.

El control del cumplimiento de las disposiciones sobre utilización, funcionamiento y calidad de los servicios conexos será ejercido de manera coordinada entre la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la entidad o concesionario administrador, cada uno dentro de su ámbito de competencia.”

Artículo 24. - Sustitúyase el artículo 62 por el siguiente:

“Art. 62. - Normas generales de funcionamiento de instalaciones. - La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá las normas generales de funcionamiento, operación y control de las instalaciones destinadas al servicio de transporte terrestre, las cuales serán de cumplimiento obligatorio para las operadoras habilitadas.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales construirán, administrarán y operarán los terminales terrestres dentro de su jurisdicción, y de acuerdo con sus competencias y atribuciones. Podrán celebrar contratos de asociación público-privada o de gestión delegada para infraestructura, mantenimiento, servicios complementarios o apoyo logístico, siempre que la titularidad pública, la dirección institucional y la potestad de control se mantengan en todo momento en los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Estas instalaciones deberán priorizar el servicio de transporte público colectivo, especialmente el prestado por unidades tipo bus, y garantizar las condiciones necesarias para el ejercicio del control operativo que corresponde exclusivamente a la autoridad competente.

El control operativo comprenderá la supervisión de ingresos y salidas de unidades, así como la verificación del cumplimiento de los contratos de operación y la generación, registro y transmisión de información de origen y destino, entre otras actividades oportunamente reguladas en normativa secundaria. Estos datos deberán ser producidos y gestionados por la autoridad competente conforme a los parámetros definidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En las ciudades donde no existan terminales terrestres, o cuando los existentes resulten insuficientes para atender la demanda, o cuando razones de optimización del servicio o los niveles de calidad del servicio determinados en normativa lo justifiquen, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales determinarán lugares adecuados para el ascenso y descenso de pasajeros del transporte público interprovincial e intraprovincial.

Los pasos laterales construidos en las ciudades serán de uso obligatorio para el transporte de carga pesada.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, planificará la construcción y adecuación de terminales terrestres, procurando su integración con los sistemas de transporte urbano y garantizando condiciones de accesibilidad, conectividad y seguridad para los usuarios.”

Artículo 25. - Sustitúyase el artículo 64.a por el siguiente:

“Art. 64.a. - Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes.

- Con el objetivo de garantizar la movilidad eficiente, continua e interoperable en la red vial estatal y corredores delegados, créase el Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes como plataforma tecnológica nacional obligatoria para todos los sistemas de peajes públicos, concesionados, delegados o administrados bajo cualquier modalidad de gestión en el territorio nacional.

El Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes será administrado por el ente rector en materia de transporte, a través de la unidad administrativa competente en delegaciones y concesiones viales.

El sistema tendrá las siguientes finalidades:

1. Garantizar la interoperabilidad nacional de los sistemas de peajes;
2. Estandarizar los medios tecnológicos de identificación, control y pago;
3. Centralizar la información operativa, estadística y transaccional del sistema nacional de peajes;
4. Permitir la trazabilidad, supervisión, control y fiscalización de la recaudación;
5. Facilitar la planificación, regulación y administración de la infraestructura vial delegada; e,
6. Implementar mecanismos tecnológicos que mejoren la atención al usuario y reduzcan tiempos de espera y congestión vehicular.

Todas las entidades públicas, Gobiernos Autónomos Descentralizados, empresas públicas, concesionarios, gestores privados y demás administradores viales que operen peajes en la red vial estatal o corredores delegados deberán integrarse

obligatoriamente al Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes, conforme a la normativa técnica que para el efecto expida el ente rector en materia de transporte.

La titularidad de la recaudación continuará correspondiendo a cada administrador vial conforme a sus respectivos contratos, títulos habilitantes, convenios de delegación o instrumentos jurídicos aplicables.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial coordinará con el ente rector en materia de transporte la interoperabilidad de información vehicular y los aspectos regulatorios vinculados al tránsito terrestre y seguridad vial.”

Artículo 26. - Sustitúyase el artículo 64.b por el siguiente:

“Art. 64.b. - Uso obligatorio de medios tecnológicos interoperables para peajes. - La prestación del servicio de peaje en la red vial estatal y corredores delegados deberá realizarse mediante medios tecnológicos interoperables integrados al Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes.

El sistema permitirá el uso de dispositivos electrónicos, identificación automática de placas, tecnologías RFID, aplicaciones móviles, sistemas de prepago, pospago u otros mecanismos tecnológicos homologados por el ente rector en materia de transporte.

El Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes deberá garantizar interoperabilidad y compatibilidad con los sistemas nacionales de identificación vehicular, control de tránsito y tecnologías de movilidad inteligente implementadas por el Estado.

Los administradores viales deberán transmitir en tiempo real o conforme a los parámetros técnicos establecidos, la información operativa, financiera y estadística requerida por el ente rector.

El ente rector en materia de transporte establecerá los estándares mínimos de interoperabilidad, ciberseguridad, protección de datos, almacenamiento, trazabilidad, continuidad operativa y homologación tecnológica aplicables al sistema nacional.

Los usuarios podrán optar adicionalmente por mecanismos manuales de pago mientras dure el proceso de transición e implementación integral del sistema.”

Artículo 27. - A continuación del Capítulo III, del Título II, del Libro II, agréguese el siguiente capítulo con los siguientes artículos:

“Capítulo IV

DE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PARA EL TRASLADO DE BIENES A DOMICILIO, CICLOMOTORES, MOTOCICLETAS, TRICICLOS, TRICIMOTOS, CUADRONES Y CUADRICICLOS ELÉCTRICOS Y DE LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL DESTINADOS A LA MICROMOVILIDAD

Art. 64.c. - Transporte de bienes a domicilio. - Se entiende por servicio de transporte comercial de carga liviana de bienes a domicilio en motocicletas (conocido internacionalmente como “*delivery*”), al traslado especializado de alimentos, productos, artículos de consumo y otros bienes de pequeño tamaño según lo determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante normativa secundaria, y de lícita comercialización realizada mediante motocicletas homologadas a cambio de una contraprestación económica desde establecimientos comerciales hacia domicilios u otras ubicaciones especificadas por los usuarios.

Este servicio constituye un subtipo del transporte comercial de carga ligera y se regirá por la presente Ley y por la normativa técnica que expida el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que establecerá los lineamientos, parámetros de seguridad vial, límites de carga, potencia (motocicletas eléctricas) y cilindraje (motocicletas a combustión), y la metodología técnica que deberán aplicar los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales para la regulación y control operativo de este servicio.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, en el ámbito de sus competencias y con base en la metodología y directrices técnicas emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, realizarán los estudios técnicos necesarios, emitirán las disposiciones complementarias y ejecutarán el control operativo del servicio a través de sus centros de control de tránsito y transporte. Para el cumplimiento de estas funciones, podrán requerir la implementación progresiva y proporcional de mecanismos tecnológicos de monitoreo y seguridad, tales como dispositivos de geolocalización u otros equivalentes conforme determine la normativa secundaria.

Con el fin de fortalecer la seguridad vial y la atención oportuna de emergencias, la implementación de mecanismos tecnológicos de monitoreo y seguridad se articulará, cuando corresponda, con el Servicio Integrado de Seguridad ECU 911, exclusivamente para fines de prevención, gestión de alertas y atención de emergencias, conforme a la normativa aplicable.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los entes rectores competentes, dictará la normativa secundaria que regule la habilitación y operación de este servicio y definirá los estándares técnicos que garanticen la seguridad vial y la

sostenibilidad de la actividad a fin de que los Gobiernos Autónomos Descentralizados puedan ejercer sus competencias de control y regulación local sin apartarse de un marco técnico uniforme a nivel nacional.

Art. 64.d. - Requisitos generales aplicables al transporte de bienes a domicilio. - Las personas que conduzcan motocicletas para la prestación del servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio deberán cumplir con los requisitos generales previstos en esta Ley, su normativa complementaria y las disposiciones técnicas que emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin perjuicio de las competencias de control de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales.

Para la prestación de este servicio, serán exigibles los siguientes requisitos obligatorios, además de los requisitos generales contenidos en esta Ley y normativa secundaria:

a) Contar con la licencia de conducir correspondiente para motocicletas, conforme a la clasificación prevista en esta Ley. En el caso de personas extranjeras, la licencia otorgada en el país de origen deberá ser homologada conforme a los procedimientos y plazos establecidos por la autoridad nacional competente.

b) Utilizar de manera obligatoria los elementos mínimos de seguridad personal y visibilidad establecidos en la normativa técnica nacional. En todo caso, será obligatorio el uso permanente de:

1. Casco de seguridad homologado, que permita la identificación visible, legible y reflectiva del número de placa de la motocicleta; y,

2. Chaleco reflectivo, que contenga de forma visible, legible y permanente el número de placa de la motocicleta, sin que este pueda ser cubierto u obstruido por prendas, mochilas u otros accesorios.

c) Utilizar mochilas, cajas o contenedores destinados al transporte de bienes que cumplan, al menos, con las siguientes condiciones:

1. No interferir con la estabilidad, maniobrabilidad ni visibilidad del conductor;
2. Respetar las dimensiones y peso máximos que determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo con la capacidad del vehículo;
3. No obstruir la visibilidad de la placa, luces, dispositivos reflectivos u otros elementos de identificación del conductor;
4. Exhibir de forma visible, legible y permanente el número de placa de la motocicleta, así como elementos reflectivos que permitan su identificación diurna y nocturna;
5. Respetar la capacidad de pasajeros conforme a la reglamentación nacional emitida por parte del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
6. Otros que por motivos de seguridad determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante su normativa secundaria.

d) Inscribirse de manera obligatoria en el Registro Nacional de Conductores y Vehículos destinados al servicio de transporte de bienes y servicios a domicilio, administrado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte

Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante la plataforma tecnológica que se destine para tales efectos, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, y el ente rector de seguridad ciudadana y orden público, con la finalidad de garantizar la seguridad en la prestación del servicio.

Durante la prestación del servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio en motocicleta, queda expresamente prohibido transportar acompañantes o pasajeros.

El incumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo dará lugar a las sanciones administrativas y contravenciones de tránsito correspondientes, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales a que hubiere lugar.

Art. 64.e. - Del control de licencias extranjeras para esta actividad. - Los ciudadanos extranjeros que circulen con licencias emitidas en sus países de residencia, debidamente homologadas, portarán de manera obligatoria, además, su pasaporte original en donde conste la visa o el sello de ingreso en el que se determine el tiempo de permanencia en el país.

Los servidores públicos encargados del Control Operativo de Tránsito verificarán el tiempo que dure la categoría migratoria de visitante temporal, vencido el cual, un ciudadano extranjero perdería la facultad de conducir un vehículo dentro del territorio ecuatoriano.

Una vez concluido el tiempo permitido por la ley para poder conducir en el país para el caso de los ciudadanos extranjeros que, de manera temporal o definitiva, residan en el país, estos podrán canjear u homologar su licencia, con su similar ecuatoriana para poder conducir.

En caso de infringir la presente disposición se procederá con la retención del vehículo y su traslado a un centro de retención vehicular hasta que su propietario cumpla con las exigencias determinadas en la presente Ley y las ordenanzas que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales para el efecto, sin perjuicio de las sanciones derivadas de las contravenciones contenidas en el Código Orgánico Integral Penal.

Art. 64.f. - Registro Nacional de Conductores y Vehículos destinados al servicio de transporte de bienes y servicios a domicilio. - Créase el Registro Nacional de Conductores y Vehículos destinados al servicio de transporte de bienes y servicios a domicilio, el cual será administrado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, en el ámbito de sus competencias.

La inscripción en este registro será obligatoria para todas las personas naturales que presten el servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio mediante motocicleta, independientemente de la modalidad de contratación, vinculación, intermediación o prestación del servicio.

El Registro contendrá la información que determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme la normativa secundaria que para el efecto emita.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá, mediante normativa secundaria, los procedimientos, mecanismos tecnológicos y parámetros técnicos para la inscripción, actualización, suspensión o cancelación del registro, así como para su interoperabilidad con los sistemas de control de tránsito y seguridad vial.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, en el marco de sus competencias, podrán acceder al Registro para fines de control, fiscalización y planificación del tránsito, sin perjuicio de las obligaciones de protección de datos personales conforme a la ley.

La prestación del servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio sin encontrarse inscrito en el Registro constituirá infracción de tránsito conforme a lo establecido en esta Ley y su normativa complementaria.

Art. 64.g. - Ciclomotores, Motocicletas, Triciclos, Tricimotos, Cuadrones y Cuadriciclos Eléctricos. - Para efectos de esta Ley, se entenderá por Ciclomotores, Motocicletas, Triciclos, Tricimotos, Cuadrones y Cuadriciclos a los vehículos destinados a la circulación vial, que se encuentren clasificados en la normativa técnica INEN nacional correspondiente, cuya propulsión sea total o parcial por energía eléctrica; y, su clasificación, características técnicas, potencia, velocidad de diseño y demás especificaciones serán determinadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN, o quien haga sus veces mediante reglamentación técnica nacional.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá las condiciones en materia de tránsito, seguridad vial, control operativo y responsabilidades, sin perjuicio de los incentivos, excepciones o tratamientos diferenciados que correspondan conforme a la normativa vigente sobre movilidad eléctrica y sostenible. Este tipo de vehículos deberán contar con el respectivo título habilitante, de conformidad con lo que establezca la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual regulará su implementación mediante normativa secundaria.

Los vehículos eléctricos, conforme a la definición establecida en el presente artículo, para su circulación en el territorio nacional deberán cancelar la tasa

correspondiente al Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), o la que haga sus veces.

Art. 64.h. - Vehículos de movilidad personal destinados a la micromovilidad.

- Se consideran vehículos de movilidad personal destinados a la micromovilidad aquellos medios de transporte unipersonales, livianos, propulsados por fuerza humana, eléctrica o mixta, diseñados para desplazamientos urbanos de corta distancia y baja velocidad, que no constituyen vehículos automotores conforme a esta Ley.

La clasificación, características técnicas, límites de velocidad, condiciones de circulación y equipamiento mínimo de seguridad de estos vehículos serán determinados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante normativa técnica nacional.

Art. 64.i. - Régimen general de circulación y convivencia vial destinados a la micromovilidad. - La circulación de las motocicletas eléctricas y de los vehículos de movilidad personal destinados a la micromovilidad se regirá por los principios de seguridad vial, convivencia vial, prioridad del peatón y protección de los usuarios vulnerables, establecidos en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En el marco de dichos principios, se observarán las siguientes reglas:

a) Deberán circular únicamente por las vías, espacios o infraestructuras que, conforme a su naturaleza y nivel de riesgo, se encuentren habilitados por la normativa técnica nacional y por las ordenanzas que expidan los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales;

b) Su circulación tendrá carácter preferentemente urbano y estará orientada a desplazamientos de corta distancia, sin perjuicio de las regulaciones específicas que establezca la autoridad competente para otros ámbitos territoriales;

c) Deberán respetar la prelación del peatón y de los demás usuarios vulnerables de la vía, así como las señales y normas de tránsito aplicables al tipo de infraestructura por la que circulen; y,

d) No podrán circular por la red vial estatal, vías perimetrales, autopistas, ni por aquellos tramos o vías que sean expresamente restringidos por razones de seguridad vial, operativas o de diseño.

Art. 64.j. - Promoción de la micromovilidad y de los vehículos eléctricos livianos. - En el marco de la autonomía política, administrativa y financiera reconocida en la Constitución de la República del Ecuador y la ley, y de acuerdo con la disponibilidad de recursos presupuestarios, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales promoverán el uso de las motocicletas eléctricas y de los vehículos de movilidad personal destinados a la micromovilidad como alternativas de movilidad urbana sostenible, segura y eficiente.

Para el cumplimiento de este objetivo, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, en el ámbito de sus competencias, deberán:

a) Diseñar e implementar programas, campañas informativas y acciones de educación vial orientadas a fomentar el uso responsable y seguro de estos medios de transporte;

b) Incorporar medidas de incentivo, de carácter no discriminatorio, que promuevan su adopción progresiva, de conformidad con la normativa vigente; y,

c) Articular estas acciones con los planes de movilidad, ordenamiento territorial y seguridad vial del respectivo cantón o distrito metropolitano.

Las entidades rectoras y reguladoras del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en coordinación con los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, impulsarán la difusión y promoción de la micromovilidad y de la movilidad eléctrica en el marco de las políticas públicas nacionales de movilidad sostenible, seguridad vial y protección ambiental.”

Artículo 28. - Sustitúyase el artículo 65 por el siguiente:

“Art. 65. - Ámbitos de operación del servicio de transporte público. - El servicio de transporte público comprende los ámbitos de operación intracantonal, intraprovincial, interprovincial e internacional.

De manera excepcional y cuando corresponda, según sus competencias, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante normativa secundaria, podrá autorizar la operación fuera del ámbito territorial originalmente habilitado, únicamente cuando existan razones debidamente justificadas de interés público, eventos especiales, emergencias, contingencias operativas o situaciones extraordinarias.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regulará este procedimiento mediante norma técnica, asegurando que toda autorización excepcional se sustente en criterios técnicos, jurídicos y operativos.

Las operadoras del servicio de transporte público de pasajeros en los ámbitos interprovincial e intraprovincial podrán realizar, de manera complementaria a su actividad principal, el transporte de encomiendas, conforme a las condiciones técnicas, operativas y de seguridad que establezcan el Reglamento General y la

normativa emitida por la autoridad competente, garantizando que dicha actividad no afecte la adecuada prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Las operadoras de transporte público interprovincial e intraprovincial de pasajeros podrán implementar servicios complementarios de transporte puerta a puerta dentro del ámbito territorial autorizado, de conformidad con el contrato de operación debidamente autorizado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Las unidades vehiculares destinadas a la prestación de este servicio deberán corresponder a vehículos eléctricos, incluidos los de propulsión eléctrica o híbrida. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá mediante normativa técnica los parámetros, requisitos operacionales, condiciones de seguridad, estándares ambientales y mecanismos de control para su implementación.”

Artículo 29. - Sustitúyase el artículo 72 por el siguiente:

“Art. 72. - Títulos habilitantes de transporte terrestre. - Son títulos habilitantes de transporte terrestre los contratos de operación, permisos de operación y autorizaciones previstos en esta Ley. Estos serán otorgados exclusivamente a personas naturales o jurídicas domiciliadas en el Ecuador que acrediten capacidad técnica y financiera, y cumplan con los requisitos establecidos en la Ley y en su normativa secundaria; así como, a personas naturales o jurídicas en los casos expresamente previstos para el transporte por cuenta propia de personas.

La prestación directa del servicio público de transporte de pasajeros por parte del Estado o de Gobiernos Autónomos Descentralizados no requerirá contrato de operación; sin embargo, la institución que lo ejecute deberá aplicar de manera obligatoria las políticas, normas y lineamientos emitidos por la Agencia Nacional

de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de garantizar su adecuada operación.

En los casos en que las modalidades de transporte requieran dentro de sus rutas y frecuencias, circular por dos o más circunscripciones cantonales, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será la entidad facultada para emitir títulos habilitantes para estos casos, en el marco de la rectoría técnica, jurídica y operativa que le atribuye esta Ley, los cuales serán vinculantes y prevalecerán sobre cualquier normativa o acto administrativo de nivel local.”

Artículo 30. - Agréguese a continuación del artículo 72 el siguiente artículo:

“Art. 72.1. - Dispositivo Electrónico de Identificación Vehicular. - Créase el Dispositivo Electrónico de Identificación Vehicular, de carácter obligatorio como mecanismo tecnológico para la identificación, verificación y control automatizado de vehículos a nivel nacional, orientado a fortalecer la seguridad ciudadana, el control vehicular y la fiscalización del cumplimiento de las disposiciones en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Su instalación se realizará conforme al procedimiento que establezca la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo con la normativa secundaria que se emita para el efecto, en coordinación con el ente rector de seguridad ciudadana, protección interna y orden público.

La información generada por dichos dispositivos se integrará en una base de datos nacional administrada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con la Policía Nacional y el Servicio Integrado de Seguridad ECU 911, que serán los

responsables de su custodia, tratamiento y uso para fines de control operativo, seguridad vial y prevención del delito.”

Artículo 31. - En el artículo 73 agréguese un inciso final con el siguiente texto:

“En la modalidad de transporte terrestre comercial de carga pesada, los estudios técnicos referidos en el inciso anterior no condicionarán el otorgamiento del título habilitante. Se deberán cumplir los requisitos establecidos en esta Ley, su Reglamento General y la normativa emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Artículo 32. - Sustitúyase el artículo 74 por el siguiente:

“Art. 74. - Títulos habilitantes otorgados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. - Corresponde a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial otorgar los títulos habilitantes en el ámbito de su competencia. Los títulos habilitantes serán los siguientes:

- a) Contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes, en los ámbitos interprovincial, intraprovincial e internacional;
- b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial, para todos los ámbitos, a excepción de intracantonal; y,
- c) Autorizaciones de operación para el servicio de transporte por cuenta propia de personas, conforme a lo previsto en esta Ley y la normativa secundaria expedida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Estos títulos tendrán validez y carácter vinculante en todo el territorio nacional, debiendo ser reconocidos y respetados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados en el ámbito de sus competencias.

En el ejercicio de esta atribución, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá coordinar con los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, con el fin de garantizar la coherencia técnica, jurídica y operativa del sistema nacional de transporte terrestre.

En el ámbito internacional, los títulos habilitantes se otorgarán de conformidad con los convenios y normas internacionales vigentes.”.

Artículo 33. - Sustitúyase el artículo 75 por el siguiente:

“Art. 75. - Títulos habilitantes en el ámbito intracantonal. - Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos, dentro de su jurisdicción y en el marco de las competencias previstas en la Constitución de la República del Ecuador y la Ley, otorgar los contratos de operación para la prestación del servicio de transporte público de personas o bienes en el ámbito intracantonal y los permisos de operación para la prestación del servicio de transporte comercial de personas o bienes en el ámbito intracantonal; a excepción de la modalidad de transporte escolar e institucional, cuya emisión recae en la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El ejercicio de las competencias descritas en el primer inciso se realizará en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los títulos habilitantes otorgados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán ser homologados y estandarizados, conforme a los lineamientos técnicos, jurídicos y operativos de carácter nacional que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emita, los cuales serán vinculantes y prevalecerán sobre cualquier disposición local a fin de garantizar la trazabilidad y la integridad de la información necesaria. Esta información deberá ser generada, registrada y transmitida a la autoridad competente.

En las jurisdicciones donde los Gobiernos Autónomos Descentralizados no ejerzan la competencia de tránsito, será la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la que otorgue los respectivos títulos habilitantes.”

Artículo 34. - Sustitúyase el segundo párrafo del artículo 79.1 por el siguiente texto:

“Las modalidades de transporte público y comercial deberán contar con un sistema integral de posicionamiento global satelital (GPS), que permita a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y al Servicio Integrado de Seguridad ECU 911 monitorear y controlar la seguridad de los pasajeros, seguridad vial y cumplimiento de su habilitación, contrato o permiso de operación. Este sistema digital y/o satelital contará con protocolos de comunicación que faciliten el respectivo enlace, transmisión de datos, entrega de información y comunicación con los entes competentes.

La adquisición e instalación de este sistema integral debe asumirlo cada operadora con base en las especificaciones mínimas, disposiciones y regulaciones establecidas por el ente rector de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Este sistema permitirá la interoperabilidad con la plataforma que se implemente y el sistema de seguridad del Servicio Integrado de Seguridad ECU 911.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el ámbito de sus competencias, será la responsable de emitir las regulaciones y directrices sobre la plataforma con la que se generará la información para el control y supervisión de las modalidades de transporte, la cual deberá interoperar con el sistema de seguridad del Servicio Integrado de Seguridad ECU 911.”

Artículo 35. - En el artículo 82, elimínese la expresión “y,” al final del número 14; agréguese en el número 15 la expresión “; y,” y, agréguese a continuación del número 15 el siguiente número:

“16. Operar vehículos autorizados en condiciones mecánicas deficientes, ya sea por incumplir el cuadro de vida útil vigente o por presentar fallas derivadas de la falta de mantenimientos preventivos o correctivos realizados conforme a las recomendaciones y especificaciones del fabricante o casa comercial.

En los casos en que el vehículo no cuente con soporte técnico del fabricante, el titular deberá mantener una bitácora de los mantenimientos efectuados, suscrita por un profesional acreditado en la rama automotriz, conforme a los lineamientos que emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Artículo 36. - En el artículo 83 sustitúyase el segundo párrafo por el siguiente texto:

“Cuando se presuma el cometimiento simultáneo de varias infracciones o cuando el interés público se encuentre seriamente comprometido y, con el fin de prevenir la comisión de actos contrarios a la normativa o evitar la continuidad de conductas que afecten la adecuada prestación del servicio, la autoridad

competente podrá disponer, como medidas cautelares, la revisión técnica vehicular extraordinaria de las unidades, la reevaluación de los conductores profesionales, la suspensión de la operación de la ruta o de la unidad hasta por sesenta (60) días y/o la intervención de la operadora.”

Artículo 37. - Sustitúyase el artículo 86 por el siguiente:

“Art. 86. - Certificado de Homologación. - Los medios de transporte, equipos o dispositivos empleados en cualquier servicio definido en esta Ley, deberán contar obligatoriamente con el certificado de homologación conferido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como requisito previo al ingreso al país para su comercialización y uso de acuerdo con el reglamento específico, el cual deberá prever las acciones de control y sanción sobre quienes no acaten la presente disposición, tanto en su importación, como en su comercialización o uso.

El proceso de homologación de los vehículos, medios, dispositivos, así como la calificación de aplicativos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional, se efectuará en coordinación con los organismos competentes e incorporará los más altos estándares de normatividad internacional de conformidad con el reglamento correspondiente.

No se podrá utilizar el chasis de vehículos de carga para transporte público. Excepcionalmente, y para efectos de cobertura de transporte de personas, la procedencia de la habilitación de estos vehículos será otorgada de acuerdo con un informe técnico elaborado por las entidades que tengan la competencia de emitir títulos habilitantes, además de las evaluaciones de conformidad que garanticen la seguridad de los pasajeros y determinen la conformidad de los reglamentos técnicos aplicables. En el marco de tales excepciones, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos o Municipales,

conforme al ámbito de sus competencias, podrán autorizar el uso de vehículos tipo costa, exclusivamente para la operación en rutas que incluyan caminos vecinales sobre las cuales sea necesario habilitar unidades de fácil acceso, de conformidad con las condiciones establecidas en la normativa secundaria y siempre que no interfieran con otra modalidad de transporte.

Para garantizar el derecho al servicio de transporte terrestre en zonas de difícil acceso cuyas rutas incluyan caminos vecinales, se permitirá el uso de vehículos idóneos para tales condiciones, siempre que exista un estudio técnico motivado que justifique su aptitud para el área y las necesidades de los usuarios. Este estudio evaluará aspectos de seguridad, capacidad de pasajeros y funcionalidad del vehículo en el entorno. La autoridad competente validará los estudios de forma previa a la autorización de la operación, a fin de asegurar el cumplimiento de los criterios de accesibilidad y calidad del servicio.

Para el caso del transporte regulado mediante acuerdos o convenios internacionales, se deberán tener en cuenta las disposiciones constantes en estos instrumentos.

Se prohíbe expresamente realizar modificaciones a los vehículos que alteren sus elementos de seguridad activa o pasiva, o que superen los límites permitidos de emisiones contaminantes y acústicas contemplados en la reglamentación técnica nacional aplicable a los modelos que se expenden o ensamblan en el país. No obstante, las modificaciones a las características técnicas u operativas originales del vehículo deberán ser previamente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme a la normativa secundaria que se expida para el efecto.”

Artículo 38. - Sustitúyase el artículo 86.a por el siguiente:

“Art. 86.a. - Del Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte

Terrestre. - El Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre será administrado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en lo relativo a la gestión operativa, técnica y administrativa del transporte, tránsito y seguridad vial, como plataforma única, obligatoria y de alcance nacional, destinada a consolidar, integrar y administrar toda la información, registros, títulos habilitantes, actos administrativos, notificaciones y demás actuaciones vinculadas a las competencias de dicha entidad en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El registro será administrado de manera coordinada y conjunta por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en lo relativo a la gestión operativa, técnica y administrativa del transporte, tránsito y seguridad vial; y, por el ente rector de seguridad ciudadana y orden público, respecto de los componentes vinculados a la seguridad pública, prevención del delito, análisis de riesgos y apoyo a las labores de control y seguridad ciudadana, en el ámbito de sus competencias.

El registro garantizará la trazabilidad completa de la información y de los actos sujetos a registro, desde su generación hasta su modificación, extinción o archivo, mediante mecanismos de validación y verificación en línea, asegurando la integridad, autenticidad, interoperabilidad y disponibilidad de la información.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Metropolitanos y Regionales deberán registrar de manera obligatoria, inmediata y conforme a los parámetros definidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial toda la información, actos administrativos y títulos habilitantes que emitan en el ámbito de sus competencias, así como cualquier actuación que produzca efectos jurídicos u

operativos, quedando prohibida la existencia de registros paralelos o no integrados al Sistema.

La normativa secundaria será emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para regular la estructura, funcionamiento, alcances, interoperabilidad, estándares técnicos, niveles de acceso, protección de datos, mecanismos de control y demás aspectos operativos del Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre, así como para garantizar su aplicación obligatoria a nivel nacional.”

Artículo 39. - A continuación del artículo 86.e añádase el siguiente artículo:

“Art. 86.f. - Evaluación especial de la conformidad para la importación individual de vehículos. - El importador o comercializador de vehículos automotores de forma individual que no cuente con la documentación técnica emitida directamente por el fabricante de la marca, deberá cumplir un proceso obligatorio de evaluación especial de la conformidad, a fin de demostrar el cumplimiento de los Reglamentos Técnicos Ecuatorianos en materia de elementos mínimos de seguridad, requisitos ambientales y demás disposiciones técnicas aplicables.

La conformidad de los vehículos que se importen de forma individual podrá determinarse mediante evaluaciones documentales, físicas o mixtas, de acuerdo con los procedimientos que se establezcan para el efecto. Para la demostración del cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables, podrán aceptarse como equivalentes las normas, reglamentos o estándares técnicos internacionales vigentes, conforme a las condiciones que se determinen en la reglamentación correspondiente.

El ente rector en materia de comercio exterior, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN) y el Servicio de Acreditación Ecuatoriano (SAE), o las entidades que hagan sus veces, establecerán, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, la reglamentación técnica necesaria para determinar la aplicación, los procedimientos de evaluación y las restricciones correspondientes en estos casos.”

Artículo 40. - En el artículo 88, elimínese la expresión “y,” al final de la letra k); elimínese la letra l); y, agréguese a continuación de la letra k) las siguientes letras:

- “l) Controlar las actividades de las personas e instituciones reguladas por la presente Ley;
- m) Promover la transición del uso de vehículos motorizados personales hacia formas de movilidad más seguras, sostenibles y activas;
- n) Fomentar la movilidad activa mediante la construcción y adecuación de infraestructura vial segura, de acuerdo con estándares internacionales, a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales, Municipales y Metropolitanos;
- o) Fortalecer la reglamentación técnica de seguridad para vehículos de fabricación nacional, ensamblaje nacional o importados al país;
- p) Implementar auditorías de seguridad vial en las etapas de diseño, construcción y operación de vías; y,
- q) Las demás que señale el Reglamento y la presente Ley.”

Artículo 41. - Sustitúyase el artículo 92 por el siguiente:

“Art. 92. - Licencia para conducir. - La licencia constituye el título habilitante cuya emisión o renovación podrá realizarse de manera física o digital para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado, conforme a las categorías previstas en el Reglamento de esta Ley.

El documento será emitido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por la Dirección General de Registro Civil, Identificación y Cedulación, conforme a la delegación expresa a través del instrumento de cooperación interinstitucional que se realice para este efecto.

En todos los casos, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es la entidad pública competente que ejerce la rectoría, planificación, normativa, autorización y control técnico del sistema nacional de licencias de conducir, así como la potestad de suspender, revocar o anular las licencias conforme a esta Ley.

Para la emisión o renovación de la licencia, la Dirección General de Registro Civil, Identificación y Cedulación verificará, a través de los mecanismos de interoperabilidad establecidos entre ambas entidades, que la persona solicitante cuente con la certificación emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los organismos por ella autorizados en lo que respecta a la aprobación de los procesos de capacitación, formación, entrenamiento y evaluación exigidos por esta Ley y su Reglamento.

La capacitación, formación y entrenamiento para la obtención de la licencia de conducir se realizará únicamente para la primera emisión de la licencia de manera previa a su otorgamiento y se impartirá exclusivamente en relación con la categoría y tipo de licencia solicitada a través de escuelas de conducción

profesionales y no profesionales debidamente autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para el caso de los conductores profesionales y no profesionales, los listados de las y los alumnos de los centros de capacitación deberán remitirse previo al inicio del ciclo académico, tanto en medio físico como en digital a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial a efectos de verificar la continuidad y asistencia permanente de las y los aspirantes. Solamente quienes concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir.

La renovación de la licencia de conducir se efectuará previa aprobación de los procesos de evaluación obligatoria que determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los cuales comprenderán, al menos, evaluaciones psicosenométricas, visuales, teóricas y las demás que establezca la normativa secundaria, sin que ello implique, de forma automática, la exigencia de nuevos procesos de capacitación o formación.

En todos los procesos de emisión o renovación de licencia, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial planificará, normará y establecerá los mecanismos de seguimiento de cumplimiento de dichos procesos de evaluación con el fin de garantizar la seguridad vial y la aptitud para la conducción conforme a la normativa aplicable.”

Artículo 42. - Inclúyase como último párrafo del artículo 93 el siguiente texto:

“Como requisito para inscribirse en un curso de capacitación para conductores no profesionales y obtener una licencia no profesional, el aspirante deberá tener aprobada como mínimo la educación básica media o su equivalente.”

Artículo 43. - Sustitúyase el artículo 94 por el siguiente:

“Art. 94. - Rendición de Pruebas. - La rendición de pruebas teóricas, prácticas, psicosenométricas, psicológicas y exámenes médicos es obligatoria para todos los conductores que soliciten la emisión, la renovación o el ascenso de categoría de la licencia de conducir, así como para quienes se encuentren en procesos de rehabilitación. En el caso de personas adultas mayores de sesenta y cinco años de edad y personas con discapacidad, estas estarán sujetas a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

Para todos los tipos de licencias de conducir, tanto profesionales como no profesionales, el aspirante dispondrá de un número limitado de intentos para aprobar cada una de las pruebas requeridas. El límite será determinado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su implementación se efectuará a través de los sistemas técnicos y tecnológicos correspondientes.

En caso de no aprobar las pruebas dentro del número máximo de intentos permitidos, el solicitante deberá cumplir un proceso obligatorio de reentrenamiento o capacitación complementaria, previo a la habilitación para rendir nuevamente los exámenes respectivos, conforme a lo que determine la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los conductores profesionales se someterán anualmente a los exámenes médicos, psicológicos, psicosenométricos y teóricos conforme a las condiciones establecidas en esta Ley, su Reglamento y normativa secundaria.

Los conductores no profesionales se someterán a los exámenes visuales, psicológicos, psicosenométricos y teóricos cada vez que renueven su licencia de

conducir, de acuerdo con los términos y condiciones que se establezcan en el Reglamento y la normativa secundaria correspondiente.”

Artículo 44. - Agréguese a continuación del último párrafo del artículo 96 el siguiente texto:

“Para la obtención de una licencia de conducir profesional tipo C y G por primera vez y que no implique un cambio de categoría, no es requisito el haber contado previamente con una licencia de conducir tipo B.”

Artículo 45. - Sustitúyase el artículo 98 por el siguiente:

“Art. 98. - Recuperación de puntos en la licencia de conducir. - Cuando el conductor registre en su licencia de conducir quince (15) puntos o menos, podrá acceder a un curso de recuperación de puntos en los organismos autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Aprobado el curso, podrá recuperar hasta quince (15) puntos.

Si por segunda ocasión el conductor se encontrara en la misma condición, podrá acceder a un nuevo curso de recuperación y, de aprobarlo, podrá recuperar hasta diez (10) puntos.

Si por tercera ocasión se encontrare en igual situación, podrá tomar un curso de recuperación y, de aprobarlo, podrá recuperar únicamente hasta cinco (5) puntos.

La recuperación de puntos podrá realizarse como máximo una vez cada año, no pudiendo superar un máximo de tres recuperaciones durante la vigencia del título habilitante, mediante procesos certificados de concienciación, reeducación, evaluación psicológica, modificación de conducta y fortalecimiento de la cultura de seguridad vial, ejecutados en un organismo distinto al que emitió el título

habilitante. La recuperación de puntos operará únicamente durante la vigencia de la licencia de conducir.

En ningún caso el conductor podrá recuperar más de treinta (30) puntos durante el período total de vigencia de su licencia.

La licencia de conducir será suspendida por un período de cinco (5) años cuando el conductor pierda nuevamente los puntos recuperados luego de haber aprobado el número máximo de recuperaciones establecido en este artículo. Cumplido dicho plazo, para obtener nuevamente la licencia deberá cumplir con los requisitos establecidos en esta Ley para la obtención de una licencia de conducir por primera vez.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regulará, mediante normativa secundaria, las condiciones, requisitos, contenidos, duración, metodología, evaluación, certificación, control y demás aspectos necesarios para la autorización y funcionamiento de los cursos de recuperación de puntos, así como los mecanismos de registro, seguimiento y verificación de su cumplimiento.”

Artículo 46. - Sustitúyase el artículo 101 por el siguiente:

“Art. 101. - Matriculación. - Las comercializadoras de automotores o sus propietarios deberán entregar a quienes adquieran el vehículo debidamente matriculado y con las placas de identificación correspondientes, para que puedan entrar en circulación dentro del territorio nacional.

En la provincia de Galápagos se observará el régimen especial previsto en esta Ley y la normativa secundaria aplicable.

En el caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados categorizados en el modelo tipo “C”, la competencia para matriculación y entrega de placas será

asumida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con la normativa secundaria que se expida para el efecto.

En el caso de motocicletas, las casas comerciales deberán incluir, junto con la entrega del vehículo, un casco homologado.

Las casas comerciales deberán llevar un registro de la entrega de cascos e informar a la autoridad competente, a fin de que esta pueda realizar el seguimiento correspondiente.

Los compradores que cuenten con un casco homologado no estarán obligados a adquirir uno nuevo, circunstancia que deberá constar en el registro señalado en el inciso anterior.

En el caso de que las casas comerciales operen como revendedoras de motocicletas usadas, deberán cumplir con la obligación prevista en este artículo.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes, podrá implementar de manera progresiva mecanismos de interoperabilidad, asistencia técnica y gestión articulada para los procesos de matriculación vehicular, de conformidad con la presente Ley y la normativa secundaria aplicable.

Se prohíbe a las empresas dedicadas a la comercialización de vehículos, vender automotores no homologados, así como realizar o permitir cambios o modificaciones que alteren los elementos de seguridad o las características técnicas previstas de fábrica en los modelos homologados que se comercialicen o ensamblen en el país.

Excepcionalmente, podrán efectuarse modificaciones únicamente cuando estas cuenten con un informe técnico debidamente motivado por la casa comercial, revisado y validado por los organismos de evaluación de la conformidad o entidades de acreditación y aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, conforme a los procedimientos, criterios y condiciones establecidos en la normativa secundaria correspondiente.”

Artículo 47. - Sustitúyase el artículo 101.a por el siguiente:

“Art. 101.a. - Placas de identificación vehicular. - Todo vehículo que circule en el territorio nacional deberá portar dos placas de identificación vehicular, colocadas en la parte anterior y posterior del automotor, en los sitios previstos por el fabricante; y, la placa posterior deberá contar con iluminación que permita su adecuada lectura en condiciones de baja visibilidad.

La emisión, asignación, reposición, renovación, homologación, características técnicas, materiales, mecanismos de seguridad y estandarización cromática de las placas de identificación vehicular serán de competencia exclusiva de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados no podrán emitir, asignar ni entregar placas, bajo ninguna modalidad.

Los propietarios de vehículos que circulen sin portar ambas placas, con una sola, o que sustituyan, alteren, oculten o modifiquen las placas con el objeto de evadir los controles de tránsito, serán sancionados conforme a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico vigente.

Las placas de identificación vehicular constituyen instrumentos públicos, y su manipulación, alteración, falsificación o sustitución indebida será sancionada de conformidad con la ley.

Todas las placas de identificación vehicular activas deberán incorporarse al Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito, administrado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el cual será de consulta en tiempo real para los agentes de tránsito, los vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador y los miembros de la Policía Nacional, a fin de permitir el ejercicio inmediato y eficaz del control operativo.

La clasificación, diferenciación cromática, estandarización y especificaciones técnicas de las placas serán determinadas mediante normativa secundaria emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Los colores asignados a cada tipo de vehículo deberán cubrir la integridad de la placa e incorporar características de alta retrorreflectividad, que garanticen su visibilidad en condiciones nocturnas, de lluvia o neblina.

Excepcionalmente, y por razones estrictamente vinculadas a la seguridad, podrá autorizarse un régimen diferenciado para vehículos oficiales o de Estado destinados al uso de autoridades públicas en ejercicio de sus funciones y se aplicará conforme a los parámetros y condiciones que establezca la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial mediante normativa secundaria.”

Artículo 48. - A continuación del artículo 101.a añádase el siguiente artículo:

“Art. 101.b. - Identificación vehicular para traslado temporal. - Los vehículos nuevos que aún no cuenten con matrícula ni placas definitivas podrán movilizarse dentro del territorio nacional mediante la aplicación de un sistema electrónico de identificación vehicular, exclusivamente para fines logísticos, comerciales, aduaneros, de alistamiento, homologación, exhibición, entrega o traslado entre puertos, patios, concesionarios, talleres, centros de distribución o puntos de entrega autorizados.

La aplicación de este sistema electrónico de identificación vehicular no habilita la prestación de servicio de transporte público, comercial o por cuenta propia, ni el uso particular permanente del vehículo.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial regulará los requisitos, características, vigencia, trazabilidad, cobertura de seguro, causales de suspensión, control y registros temporales de traslado. Esta implementación se podrá dar de manera directa o mediante gestión operativa de terceros autorizados, de conformidad con la ley, la normativa de contratación pública, protección de datos, transparencia, trazabilidad y control público.”

Artículo 49. - Sustitúyase el artículo 102 por el siguiente:

“Art. 102. - Matrícula vehicular. - Al propietario del vehículo se le otorgará una sola matrícula del automotor, que constituye el documento habilitante para su circulación por las vías del país. En ella constarán el nombre del propietario, las características y especificaciones generales del vehículo, el detalle cuando se trate de vehículos ciento por ciento eléctricos o de cero emisiones, y el servicio para el cual está autorizado.

La matrícula del vehículo registra el título de propiedad, sin perjuicio de las formalidades que se requieren para el registro de la transferencia del dominio.

Es responsabilidad del comprador del vehículo realizar el proceso de traspaso de dominio dentro del plazo de un mes contado a partir de la fecha del reconocimiento de firmas del contrato de compraventa ante la autoridad competente.

Toda infracción que ocasione multas u otras sanciones en contra del vendedor del vehículo, producto de la omisión del proceso de traspaso de dominio por parte del comprador luego del reconocimiento de firmas en el contrato de compraventa,

será trasladada automáticamente por los entes competentes de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial al comprador, de oficio o a petición de parte, cuando se demuestre documentalmente este hecho.

Las exoneraciones, beneficios, permisos, autorizaciones y títulos habilitantes establecidos en leyes especiales y que correspondan a un vehículo por su actividad de transporte, condición específica de su titular o cualquier otra circunstancia prevista en la normativa aplicable, no se verán afectadas y se aplicarán en favor de los usuarios, aun cuando sobre el vehículo se constituyan garantías reales, fiduciarias, prendarias o de cualquier otra naturaleza que se otorguen con ocasión del financiamiento destinado a la adquisición del vehículo.

Para efectos de esta disposición, la constitución de dichas garantías, incluidas aquellas que impliquen transferencia temporal del dominio con fines exclusivos de aseguramiento del crédito, no altera la titularidad sustancial del beneficiario ni afectará el ejercicio de los derechos que le correspondan conforme a la normativa especial aplicable. En caso de ejecución de la garantía, los beneficios o exoneraciones dejarán de ser aplicables desde la fecha en que el vehículo sea transferido definitivamente a un tercero que no cumpla con las condiciones legales para su mantenimiento, sin perjuicio de la validez de los beneficios otorgados durante el tiempo en que el titular cumplía los requisitos establecidos en la ley.

El tipo de garantía constituida deberá inscribirse en la matrícula del vehículo y en los sistemas de información de la autoridad de tránsito, conforme a la normativa aplicable.”

Artículo 50. - Agréguese como último inciso del artículo 179 el siguiente:

“En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria ni se iniciará procedimiento coactivo o imposición de medidas cautelares al propietario del vehículo o al presunto infractor, sin que previamente se haya verificado que fue legalmente

notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación, en ejercicio de su derecho a la defensa.”

Artículo 51. - Sustitúyase el cuarto inciso del artículo 179.b por el siguiente:

“En ningún caso se impondrá la sanción pecuniaria ni se iniciará procedimiento coactivo o imposición de medidas cautelares al propietario del vehículo o al presunto infractor, sin que previamente se haya verificado que fue legalmente notificado con la citación y haya tenido la posibilidad de presentar su impugnación, en ejercicio de su derecho a la defensa.”

Artículo 52. - Sustitúyase el artículo 181 por el siguiente:

“Art. 181. - Comportamiento de usuarios de la vía. - Los usuarios de la vía deberán comportarse de manera que no obstaculicen la circulación ni generen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, ni ocasionen daños a los bienes.

Los conductores deberán estar, en todo momento, en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su propia seguridad y la de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de personas pertenecientes a grupos de atención prioritaria. Queda prohibido conducir de manera negligente, temeraria, bajo los efectos del alcohol y de sustancias sujetas a fiscalización.

Las y los conductores de motocicletas y motocicletas eléctricas deberán portar obligatoriamente un casco de seguridad homologado, así como una prenda reflectiva. En los automotores de uso particular, comercial y público, el uso del cinturón de seguridad será obligatorio para todos los ocupantes, conforme a la normativa técnica nacional vigente.

El tiempo de conducción para los conductores profesionales será aquel que defina el ente rector de trabajo.”

Artículo 53. - Agréguese a continuación del artículo 181 el siguiente artículo:

“Art. 181.1. - Prohibición de circulación y estacionamiento de vehículos motorizados y otros en playas. - Se prohíbe el ingreso, circulación, permanencia o estacionamiento de vehículos terrestres a motor, incluidos automóviles, motocicletas, cuadrones, utilitarios y cualquier otro automotor o vehículo eléctrico, en la playa de mar y su franja adyacente de titularidad del Estado, incluyendo la arena de playa y las dunas, conforme a la normativa ambiental vigente.

Se exceptúan de esta prohibición exclusivamente los vehículos destinados a atención de emergencias, rescate, seguridad, control operativo, gestión ambiental, de las Fuerzas Armadas, de la Policía Nacional, autoridad pesquera, policía municipal, autoridades de tránsito, limpieza pública, mantenimiento, ejecución de obras debidamente autorizadas, traslado de embarcaciones por accesos habilitados y demás actividades públicas o de servicio expresamente autorizadas por la autoridad competente, de conformidad con la ley y la normativa aplicable.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos con jurisdicción sobre playas del mar, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, delimitarán, señalizarán y controlarán las zonas en las que rija esta prohibición, sin perjuicio de las competencias previstas en esta Ley en materia de tránsito y seguridad vial.

La autoridad competente podrá habilitar accesos técnicos o zonas restringidas para usos excepcionales debidamente justificados, siempre que no se comprometa la seguridad de las personas, la preservación del ecosistema costero ni el acceso público a la playa.

El incumplimiento de lo establecido en el presente artículo constituirá una contravención de tránsito conforme a lo que establezca el Código Orgánico Integral Penal sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles, ambientales o penales a que hubiere lugar.”

Artículo 54. - Sustitúyase la letra d) del artículo 185 por la siguiente:

“d) Formar y capacitar a las personas en general, en educación vial, normas de circulación y señalización vial, así como sobre el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;”

Artículo 55. - Sustitúyase el artículo 188.a por el siguiente:

“Art. 188.a. - Objetivos de la formación, capacitación y entrenamiento para conductores. - Los cursos de formación, capacitación y entrenamiento para conductores previstos en esta Ley tendrán como finalidad fortalecer la cultura de tránsito, la convivencia vial y la seguridad vial, así como desarrollar habilidades, destrezas y aptitudes que permitan identificar factores de riesgo, prevenir siniestros y fomentar un mayor nivel de conciencia, responsabilidad y comportamiento seguro en la conducción.

En los cursos de conducción se incorporarán de manera obligatoria contenidos de movilidad sostenible y programas de sensibilización del conductor, a través de metodologías vivenciales que simulan la condición de personas con discapacidad, peatones y usuarios de medios de transporte no motorizados, con el fin de promover una convivencia vial inclusiva y respetuosa.

Las horas de formación práctica de conducción deberán representar un mínimo del veinticinco por ciento (25%) y un máximo del cuarenta por ciento (40%) del contenido total de la malla curricular.

Para los cursos de obtención de licencia de conducción profesional, la formación práctica deberá representar al menos el cuarenta por ciento (40%) del total de la malla curricular.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecerá mediante normativa técnica la malla mínima, los módulos obligatorios, los estándares de evaluación, la distribución del componente teórico y práctico, los mecanismos de formación práctica supervisada y el uso de herramientas de simulación y seguimiento, conforme a cada categoría de licencia.”

Artículo 56. - En el artículo 193 agréguese como último párrafo el siguiente:

“En ejercicio de la atribución de supervisar la gestión operativa y técnica de las escuelas de conducción, prevista en el artículo 29 de la presente Ley, cuando en las inspecciones practicadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se identifiquen posibles infracciones administrativas leves, se levantarán las observaciones correspondientes y se dispondrá a la escuela de conducción que subsane los incumplimientos en un término máximo de treinta (30) días. De persistir el incumplimiento, se remitirá el informe respectivo al área instructora para el inicio del procedimiento sancionador que corresponda.”

Artículo 57. - En el artículo 194 realícense las siguientes reformas:

- a) Elimínese la expresión “y,” al final del número 16 de la letra c);
- b) Agréguese a continuación del número 17 de la letra c), los números 18 y 19 conforme a lo siguiente:

“18) No mantener un archivo físico y digital con la información académica y administrativa de los alumnos y de los cursos; considerando la asistencia,

calificaciones, aprobaciones y reprobaciones, permisos de conducción, certificados y títulos, por al menos 5 años;

19) Acreditar falsamente el título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente, o certificar la aprobación del curso, posibilitando el otorgamiento de una licencia de conducir sin cumplimiento efectivo de los requisitos académicos y legales establecidos en la presente Ley y sus reglamentos.”

c) Sustitúyase el último párrafo del artículo por el siguiente:

“En caso de reincidencia por la cual haya sido sancionado con falta muy grave por dos ocasiones dentro del periodo de cinco años, se procederá a aplicar la revocatoria de la autorización. El cobro de la sanción pecuniaria no excluye la sanción de revocatoria.”

Artículo 58. - Sustitúyase el artículo 196.a por el siguiente:

“Art. 196.a. - Vidrios polarizados, películas antisolares y láminas de seguridad. - Se prohíbe la circulación de vehículos con vidrios polarizados, con películas antisolares oscuras o láminas de seguridad que impidan la visibilidad desde el exterior, a excepción de los vehículos cuya fabricación y homologación lo permitan. Se exceptúan de lo anterior los vehículos oficiales de uso de las autoridades o exautoridades públicas que cuenten con el Informe Policial que justifique el nivel de riesgo y la necesidad de dicho permiso por medidas de seguridad.

El permiso que otorgue la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá otorgarse estrictamente al vehículo del uso de las personas antes indicadas y por ningún concepto se extenderá a otros vehículos de las instituciones a las que representan.

Se podrá también otorgar el permiso antes indicado a personas con condiciones médicas justificadas, respaldadas en el respectivo certificado médico avalado por médicos especializados del ente rector en materia de salud pública o del cuerpo diplomático y/o consular o la máxima autoridad de los Organismos Internacionales acreditados en el Ecuador, bajo condiciones de reciprocidad; y, a personas jurídicas legalmente autorizadas para prestar el servicio de transporte de valores que obtengan la autorización de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial llevará un registro de los permisos para el uso de vidrios polarizados o películas antisolares oscuras que han sido legalmente autorizadas, el mismo que servirá de consulta en línea por parte de los servidores encargados del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

El permiso para colocación de vidrios polarizados o películas antisolares oscuras que otorga la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá observar los requisitos previstos en normativa secundaria que se expida para el efecto y tendrá una duración anual. Es obligación de los conductores de los vehículos antes indicados portar el indicado permiso.”

Artículo 59. - Sustitúyase el artículo 196.b por el siguiente:

“Art. 196.b. - Ejecución de programas y proyectos de seguridad vial. -

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de reducir la siniestralidad en la red vial nacional, garantizará la ejecución, coordinación y seguimiento de los programas y proyectos en materia de seguridad vial, en concordancia con las políticas públicas nacionales y los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Los programas y proyectos que se ejecuten en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial deberán incorporar criterios de prevención de siniestros de tránsito, reducción de la mortalidad y morbilidad vial, y gestión del riesgo, conforme a los objetivos y metas.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial coordinará la ejecución de dichos programas y proyectos con los entes rectores competentes, los Gobiernos Autónomos Descentralizados y las demás entidades públicas involucradas, en el ámbito de sus competencias y atribuciones.”

Artículo 60. - Agréguese a continuación del artículo 196.b el siguiente artículo:

“Art. 196.c. - Sistemas de Retención Infantil. - Las personas que transporten niños y niñas en vehículos particulares están obligadas a garantizar su desplazamiento seguro mediante el uso de sistemas de retención infantil debidamente homologados por los organismos de evaluación de la conformidad o entidades de acreditación.

La autoridad competente establecerá mediante reglamento las condiciones de uso, especificaciones técnicas, categorías de dispositivos y parámetros de seguridad aplicables, de conformidad con los estándares internacionales vigentes.

El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo será sancionado conforme lo previsto en esta Ley y en el Código Orgánico Integral Penal.”

Artículo 61. - Sustitúyase el artículo 198 por el siguiente:

“Art. 198. - Derechos de los peatones. - Son derechos de los peatones los siguientes:

- a) Contar con las garantías necesarias para una movilidad segura;
- b) Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no invadidas;
- c) Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad a los peatones, en especial, para las personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;
- d) Contar con infraestructura urbana para descanso;
- e) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones inclusive en aquellas 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;
- f) Tener libre circulación sobre las aceras y en las zonas peatonales exclusivas;
- g) Ser atendidos por las autoridades pertinentes en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en sus denuncias sobre el incumplimiento de lo establecido en la presente Ley, así como a ser informados sobre las acciones adoptadas para su resolución;
- h) 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;
- i) Contar con zonas peatonales de pacificación de tránsito debidamente iluminadas, donde corresponda;
- j) Contar con isletas de protección para peatones en vías amplias con varios carriles;

- k) Contar con semáforo peatonal con señal sonora para personas no videntes;
- l) Contar con corredores peatonales continuos;
- m) Contar con semáforos de pulso en zonas de alto flujo peatonal sin intersección de acuerdo con los estudios técnicos realizados por la autoridad competente; y,
- n) Las demás señaladas en los reglamentos e instructivos.”

Artículo 62. - En el artículo 204, al final de la letra f), elimínese la expresión “y,”; elimínese la letra g); y, agréguese a continuación de la letra f), las siguientes letras:

- “g) A ser atendidos por los agentes de tránsito sobre sus denuncias por la obstaculización a su circulación por parte de los vehículos automotores y el irrespeto a sus derechos de preferencia de vía y transportación pública;
- h) Contar con vías de circulación exclusivas, para los biciusuarios adecuadas y debidamente señalizadas;
- i) Mantenimiento periódico de las ciclovías por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Metropolitanos; y,
- j) Contar con un adecuado alumbrado público que asegure la correcta visibilidad de las señales de tránsito.”

Artículo 63. - Sustitúyase el artículo 204.b por el siguiente:

“Art. 204.b. - Prohibiciones. - Prohíbese a los conductores de los vehículos señalados en la presente Sección:

- a) Sujetarse a cualquier otro vehículo que transite por la vía pública o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario;

- b) Transitar en forma paralela o rebasar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles;
- c) Llevar cualquier tipo de carga que dificulte su visibilidad, equilibrio, adecuada operación o que constituya un peligro para sí o para otros usuarios en la vía pública;
- d) Realizar virajes o giros sin utilizar las señales reglamentarias respectivas;
- e) Circular sobre las aceras, áreas destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban;
- f) Transportar a personas, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias;
- g) Transportarse con un número de personas superior a lo establecido en el reglamento específico que norma las condiciones generales de la capacidad permitida de personas que se transportan en vehículos tipo motocicletas emitido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- h) Otras prohibiciones contenidas en la ley.”

Artículo 64. - En el primer párrafo del artículo 205 sustitúyase la frase “disposiciones de seguridad expedidas” por la siguiente: “disposiciones de seguridad y emisiones expedidas”.

Artículo 65. - Sustitúyase el artículo 206 por el siguiente:

“Art. 206. - Centros de Revisión Técnica y Control Vehicular. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes y las mancomunidades o consorcios implementarán el servicio y funcionamiento de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular (CRTV) para verificar las condiciones técnico-mecánicas, de

seguridad y de control ambiental de los vehículos automotores, previo a su matriculación en todo el país, y otorgarán los permisos correspondientes, de conformidad con la ley, los reglamentos y la normativa secundaria aplicable.

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial será la encargada de emitir la autorización de los Centros de Revisión Técnica Vehicular. La revisión técnica vehicular realizada en cualquier parte del territorio nacional será suficiente y válida para transitar libremente en todo el territorio ecuatoriano.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados no podrán imponer multas ni cobrar retroactivamente valores por este concepto a los propietarios de los vehículos que no hayan realizado la revisión técnica vehicular dentro de su circunscripción territorial.

Las competencias sobre los Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular (CRTV) de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Regionales y Distritales que hayan sido categorizados en el modelo tipo “C” serán asumidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con la normativa secundaria que se expida para el efecto.”

Artículo 66. - Sustitúyase el artículo 214.z por el siguiente:

“Art. 214.z. - Del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT). - El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) es un mecanismo público de protección económica de cobertura nacional, administrado por una entidad estatal adscrita al ente rector del ramo, encargado de garantizar, en los términos previstos en esta Ley, las prestaciones económicas a favor de las personas víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en las vías públicas del territorio nacional, sean conductores, pasajeros o peatones.

Todos los vehículos a motor o eléctricos, sin restricción de ninguna naturaleza, sean de propiedad pública o privada, deberán cancelar anualmente la tasa por el servicio que se preste a través del Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito, en conjunto con los valores correspondientes a la matriculación vehicular conforme la calendarización establecida para el efecto por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) actuará en el marco de la política pública nacional en materia de transporte, tránsito y seguridad vial, y desarrollará sus atribuciones conforme a los planes, programas, lineamientos y regulaciones emitidos por la autoridad competente.

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito contará con un Director Ejecutivo, de libre nombramiento y remoción, designado por la máxima autoridad del ente rector del transporte, cuya remuneración provendrá de lo generado por la tasa SPPAT. La remuneración se sujetará a la escala y normas que determine el ente rector en materia de trabajo y remuneraciones del sector público.

Para el cumplimiento de su objeto, el SPPAT administrará el Fondo Público de Protección, destinado exclusivamente al financiamiento de las coberturas, prestaciones económicas, obligaciones legalmente establecidas, reservas técnicas y gastos operativos indispensables para el funcionamiento del servicio, con cargo a las fuentes de financiamiento previstas en esta Ley.

Los valores residuales, excedentes o superávit anual del Fondo Público de Protección, una vez garantizado el cumplimiento íntegro de las coberturas, prestaciones económicas, obligaciones pendientes, reservas técnicas y gastos operativos indispensables del servicio, se destinarán exclusivamente a planes, programas, proyectos, infraestructura, equipamiento, estudios técnicos, capacitación,

prevención y auditorías orientadas a reducir la siniestralidad, mortalidad y lesiones derivadas de los siniestros de tránsito.

El Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), en coordinación con la Policía Nacional, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, ejecutará la planificación, construcción, adecuación y equipamiento de la infraestructura necesaria para la implementación y funcionamiento de los controles integrados en la red vial estatal, vías colectoras, corredores estratégicos y zonas fronterizas. Estos proyectos deberán responder a los criterios técnicos y de seguridad definidos por la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, garantizando su interoperabilidad con las entidades participantes en los controles integrados y su alineación con la política pública vigente en materia de tránsito, transporte y seguridad.

La ejecución de estos recursos se realizará con base en criterios técnicos de priorización, tales como índices de siniestralidad, mortalidad, recurrencia de siniestros, identificación de puntos críticos, vulnerabilidad de usuarios viales, necesidades de atención prehospitalaria, estudios técnicos y demás evidencia disponible. En ningún caso podrán destinarse a fines distintos de la protección de víctimas, prevención de siniestros de tránsito, educación vial, infraestructura de seguridad vial o fortalecimiento técnico del servicio.

El Fondo Público de Protección se financiará con los valores correspondientes al SPPAT aplicables a los vehículos matriculados en el Ecuador; con la tasa que deberán cancelar los vehículos de matrícula extranjera que ingresen y circulen en el territorio nacional; y con las demás fuentes de financiamiento legalmente previstas, de conformidad con las condiciones, proporcionalidad, excepciones y mecanismos establecidos en esta Ley y en la normativa secundaria correspondiente.

El SPPAT coordinará, en el ámbito de sus competencias, con las entidades responsables de transporte, tránsito, seguridad vial, salud, educación, gestión de riesgos y demás sectores vinculados, sin perjuicio de su finalidad principal de protección económica a las víctimas de siniestros de tránsito.

La unidad responsable del SPPAT publicará anualmente en su portal institucional, información actualizada sobre ingresos, egresos, prestaciones pagadas, valores residuales o excedentes, proyectos financiados, avances de ejecución y resultados obtenidos.”

Artículo 67. - Agréguese a continuación del artículo 214.z. el siguiente artículo:

“Art. 214.z.1. - Vehículos de matrícula extranjera. - Los vehículos de matrícula extranjera, cualquiera sea el motivo de su ingreso al país, deberán cancelar, previo a su ingreso o circulación en el territorio nacional, la tasa correspondiente al Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), de manera proporcional al período de permanencia autorizado en el país, conforme a la tabla, condiciones, excepciones y mecanismos de recaudo establecidos en la normativa secundaria correspondiente.

El pago de esta tasa tendrá por finalidad contribuir al financiamiento del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito, así como su operación y garantizar la protección económica de las personas víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional.

El comprobante de pago o la validación electrónica correspondiente constituirá requisito habilitante para el ingreso, permanencia y circulación del vehículo de matrícula extranjera en el territorio nacional.

La tasa será administrada por el SPPAT y recaudada a través de los canales físicos, electrónicos, financieros o institucionales que determine la normativa secundaria. La verificación del pago en frontera, puertos y pasos habilitados

corresponderá al servicio nacional competente en materia aduanera o a la autoridad que ejerza control en el punto de ingreso, mediante mecanismos de interoperabilidad con el SPPAT y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

El control posterior de circulación de los vehículos de matrícula extranjera se sujetará a las competencias de las autoridades nacionales y locales de tránsito, conforme a la Ley y a la normativa secundaria aplicable.

En caso de que la permanencia del vehículo en el país supere el período inicialmente cubierto, su propietario, poseedor, tenedor o responsable deberá efectuar el pago complementario que corresponda, previo a la ampliación, renovación o regularización del período de permanencia del vehículo en el país, o antes de su salida del territorio nacional, según corresponda.

La normativa secundaria distinguirá el tratamiento aplicable a vehículos extranjeros particulares, turísticos, de transporte internacional de pasajeros, de transporte internacional de carga, en tránsito aduanero, diplomáticos, oficiales, sujetos a regímenes fronterizos especiales o amparados por acuerdos de reciprocidad o convenios internacionales.

La circulación de vehículos de matrícula extranjera sin el pago de la tasa correspondiente, con cobertura vencida o sin la validación electrónica respectiva, dará lugar a las medidas administrativas y sanciones previstas en esta Ley y en la normativa secundaria aplicable, sin perjuicio de la obligación de pago o regularización correspondiente.

Se exceptuarán del cumplimiento de esta disposición los casos previstos en acuerdos o convenios internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador, así como aquellos que determine la normativa secundaria por razones de reciprocidad, cooperación internacional, tránsito fronterizo especial, transporte

internacional autorizado, tránsito aduanero o interés público debidamente justificado.”

Artículo 68. - Sustitúyase el artículo 234 por el siguiente:

“Art. 234. - Naturaleza jurídica de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE).

- La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) es una persona jurídica de derecho público, con autonomía funcional, administrativa, financiera y presupuestaria; estará adscrita al ministerio rector de la seguridad ciudadana, protección interna y orden público, con su domicilio en la ciudad de Guayaquil. La Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) ejercerá el control operativo de tránsito en la red vial estatal conforme a lo que determine el ente rector en materia de transporte, en coordinación con el ente rector en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público.

Además, la Comisión de Tránsito del Ecuador podrá ejercer el control del tránsito en los siguientes casos:

1. Mediante delegación de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en la circunscripción territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que no se encuentren facultados para ejercer el control operativo de tránsito, acorde al modelo de gestión; y,
2. Excepcionalmente, por pedido de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentren en ejercicio de sus competencias de tránsito, de conformidad con su modelo de gestión, previa verificación de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la falta de capacidad para ejercer la competencia de control operativo de tránsito.”

Artículo 69. - Sustitúyase el artículo 240.a por el siguiente:

“Art. 240.a. - Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial. -

La Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial es una dependencia especializada de la Policía Nacional, encargada del control operativo de las actividades de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en la red vial estatal, vías colectoras, y zonas de frontera, conforme a lo determinado en la política pública nacional con un enfoque en seguridad ciudadana y orden público, con la capacidad para ejercer la facultad sancionatoria a nivel nacional.

Son atribuciones de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial:

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la Ley y su Reglamento;
- b) Ejecutar las políticas, directrices, y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- c) Coordinar actividades con las unidades que conforman el sistema de seguridad vial, para disminuir los riesgos, amenazas en la red vial estatal, a fin de cumplir con las actividades de control, protección y auxilio;
- d) Planificar las actividades operativas de tránsito y transporte terrestre en la red vial estatal;
- e) Organizar y controlar el funcionamiento de sus respectivas dependencias, para el cumplimiento de sus funciones;
- f) Establecer controles integrados de tránsito en la red vial estatal;
- g) Realizar los controles de la documentación habilitante en la red vial estatal;

- h) Preparar y ejecutar planes y programas de prevención de siniestros de tránsito en la red vial estatal;
- i) Realizar planes, programas y proyectos a través de sus departamentos técnicos especializados que permitan mejorar la seguridad vial;
- j) Realizar conjuntamente con la Unidad de Accidentología Vial de la Policía Nacional, estrategias conjuntas y estudios técnicos, para evitar siniestros de tránsito que permitan fortalecer la seguridad vial en la red vial estatal;
- k) Recaudar los valores correspondientes a las multas generadas por contravenciones de tránsito dentro de su ámbito de operación, conforme a los procedimientos establecidos en esta Ley y su reglamento, mediante los sistemas propios de la Policía Nacional, a través de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, garantizando la administración transparente y el destino legal de los recursos recaudados;
- l) Elaborar la proforma presupuestaria anual de la Dirección Nacional de Tránsito y Seguridad Vial y las de sus dependencias;
- m) Ejecutar y liquidar anualmente el ejercicio presupuestario;
- n) Supervisar y controlar la correcta utilización de los recursos asignados y distribuidos en las dependencias de tránsito del país;
- o) Efectuar contratos de bienes, servicios y consultorías, con sujeción a la Ley Orgánica del Servicio Nacional de Contratación Pública y su Reglamento;
- p) Autorizar y efectuar la contratación del personal civil, necesario para el desenvolvimiento de la Dirección Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial, conforme a la normativa legal vigente; y,
- q) Las demás que le confiere la ley.”

Artículo 70. - Sustitúyase la Disposición General Segunda por la siguiente:

“Segunda. - Las denominadas tricimotos, mototaxis (motor de tres ruedas) técnicamente homologados en sus variantes de transporte de pasajeros o de carga podrán prestar servicio comercial o por cuenta propia, en lugares donde sea segura y posible su prestación, siempre y cuando se sujeten a las restricciones de circulación determinadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados; y, las condiciones técnicas y de seguridad que rigen en el país expedidas por la autoridad competente.”

Artículo 71. - En la Disposición General Séptima, a continuación de la frase “priorizando la”, agréguese la siguiente frase: “disminución de índices de siniestralidad,”.

Artículo 72. - Sustitúyase la Disposición General Trigésima Cuarta por la siguiente:

“**Trigésima Cuarta.** - Las personas que procedan a la cancelación de las multas provenientes de las contravenciones de tránsito dentro del término de veinte (20) días contados a partir de la fecha en que sean debidamente notificadas con la citación respectiva, serán beneficiadas del 50 % de reducción del monto de la multa respectiva.

Este beneficio será aplicable únicamente a los contraventores que, sin impugnar la citación, acepten la sanción impuesta y procedan a realizar el pronto pago dentro del plazo señalado. En consecuencia, no procederá la reducción en los casos en que exista resolución o sentencia de la autoridad judicial competente que haya modificado, anulado o revocado la sanción originalmente establecida, ni cuando el infractor haya planteado recursos de impugnación.

Una vez efectuado el pago de la multa con la aplicación del beneficio previsto en esta disposición, los valores cancelados no serán objeto de devolución por parte

de las entidades de control de tránsito, bajo ninguna circunstancia, disposición que deberá ser observada también por las autoridades judiciales competentes.”

Artículo 73. - Sustitúyase la Disposición General Cuadragésima Octava por la siguiente:

“Cuadragésima Octava. - La presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante para la prestación del servicio de transporte terrestre público y comercial en las zonas solicitadas o para actividades específicas deberá sujetarse al cumplimiento de los requisitos jurídicos, técnicos, vehiculares, de seguridad, ambientales y de aseguramiento previstos en esta Ley, su Reglamento General y la normativa secundaria que se emita para este efecto, y estará condicionada al estudio técnico de necesidad del servicio realizado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con base en criterios de oferta y demanda de todos los modos de transporte, costo-beneficio, inflación, manejo ambiental, preferencia de vehículos no contaminantes, caracterización vial y priorización del transporte público.

El procedimiento para el otorgamiento de títulos habilitantes observará criterios de equidad de género e inclusión en favor de los migrantes retornados, personas pertenecientes a comunidades, pueblos o nacionalidades, y los grupos de atención prioritaria.

En la modalidad de transporte terrestre comercial de carga pesada, los títulos habilitantes se concederán atendiendo únicamente al cumplimiento de los requisitos jurídicos, técnicos, vehiculares, de seguridad, ambientales y de aseguramiento establecidos en esta Ley, su Reglamento General y la normativa emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Artículo 74. - Sustitúyase la Disposición General Quincuagésima Novena por la siguiente:

“Quincuagésima Novena. - El taxímetro digital es un sistema homologado de uso obligatorio para la medición de la distancia recorrida y el tiempo aproximado de duración de los servicios de transporte comercial en la modalidad de taxi.

Este sistema podrá implementarse:

- a) Mediante su integración en el software de plataformas informáticas de despacho de vehículos a través de aplicativos móviles; o,
- b) Mediante aplicativos digitales independientes desarrollados por proveedores, debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial al servicio del transporte comercial de taxi convencional o ejecutivo.

En todos los casos se garantizará el cumplimiento de los requisitos técnicos y legales aplicables.”

Artículo 75. - Sustitúyase la Disposición General Sexagésima Tercera por la siguiente:

“Sexagésima Tercera. - Los estudios técnicos, ambientales y de necesidad relacionados con el transporte terrestre, dentro de la provincia de Galápagos, por su régimen especial, contarán con el informe previo favorable del Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos y del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.

Excepcionalmente, en casos de retraso o no disposición de los informes referidos por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, cada administración cantonal podrá trabajar de manera individual e independiente, con el objetivo de

regularizar las modalidades de transporte existentes en la provincia de Galápagos.

En los estudios de necesidad, la asignación de cupos será por tipo de vehículo y no por asientos, lo que expresamente constará dentro de las resoluciones que emita el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, particular que regirá para todas las modalidades dentro del territorio nacional.

Toda disposición en contrario se entenderá derogada, sin perjuicio de la responsabilidad civil y administrativa que haya a lugar.”

Artículo 76. - Sustitúyase la Disposición General Sexagésima Séptima por la siguiente:

“Sexagésima Séptima. - Los vehículos de las autoridades que por su perfil de riesgo lo requieran, entidades de seguridad y emergencia en cumplimiento de su misión específica, podrán estacionarse o detenerse en la medida necesaria en cualquier vía; circular a la velocidad conveniente y aun invadir las vías en cualquier sentido, usar carriles exclusivos, utilizar dispositivos de emergencia (sirenas y luces de emergencia) tomando todas las precauciones para evitar siniestros. Anunciarán su paso con la debida anticipación, por medio de sirenas de alarma, bocina y luces de emergencia. Al efecto, estas entidades están exoneradas del pago de infracciones de tránsito exclusivamente asociadas al cumplimiento de su misión, con excepción de aquellas que produzcan siniestros de tránsito.”

Artículo 77. - A continuación de la Disposición General Sexagésima Séptima agréguese la siguiente:

“Sexagésima Octava. - Los valores por concepto de multas por infracciones de tránsito recaudadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados y demás

entidades competentes de control de tránsito, serán destinados para gasto de inversión en mejora y servicios relacionados con la seguridad vial, reducción de los índices de siniestralidad, señalización, seguridad y educación vial. El ente rector de las finanzas públicas ejercerá el seguimiento, programación, ejecución y destino de estos recursos, pudiendo solicitar en cualquier momento el plan operativo de asignación de recursos, así como las auditorías que correspondan para el efecto de control de estos rubros.”

Artículo 78. - Sustitúyase la Disposición Transitoria Octogésima por la siguiente:

“Octogésima. - Con la finalidad de proteger y fortalecer el sistema de transporte público formal dentro del territorio nacional, prohíbese el otorgamiento de nuevas rutas y frecuencias de transporte público mientras no se cuente con el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en esta disposición, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial aprobará el Plan Nacional de Rutas y Frecuencias en el plazo máximo de hasta dos (2) años, contado a partir de la entrada en vigencia de las reformas a la presente Ley.

Los contratos 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 con la revisión técnica vehicular establecidos en la Ley y su reglamento.

De manera excepcional, podrán otorgarse nuevas rutas y frecuencias en aquellos cantones que, a partir de la vigencia de la presente Ley, integren nuevas vías de primer orden habilitadas para la prestación del servicio de transporte público,

siempre que medien estudios técnicos debidamente motivados y no se afecte la sostenibilidad del sistema existente.

Hasta la aprobación del referido Plan Nacional, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, ejecutará e implementará procesos de reingeniería, optimización y reorganización de las rutas y frecuencias vigentes, con el objetivo de mejorar la cobertura, eficiencia, seguridad y calidad del servicio.

La prohibición establecida en esta disposición no será aplicable a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que, conforme a la normativa vigente, hayan ejercido de manera histórica la regulación de rutas y frecuencias dentro de su jurisdicción, quienes deberán regularizar los permisos de operación existentes, garantizando que no se genere interferencia o superposición de rutas y frecuencias.”

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA. - Para todos los efectos legales pertinentes y a lo largo del texto de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, toda referencia al “Plan Nacional de Movilidad y Logística del Transporte y Seguridad Vial” se entenderá sustituida por “Plan Nacional de Seguridad Vial”.

SEGUNDA. - La vida útil de los vehículos que forman parte de las flotas utilizadas por las escuelas de conducción profesionales y no profesionales será la misma que consta en el cuadro de vida útil aprobado por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en función del tipo de vehículo.

TERCERA. - En el término máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de manera conjunta con los entes rectores de la seguridad y de infraestructura y transporte, elaborarán un informe técnico sobre el ejercicio de las competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, evaluando el cumplimiento de los estándares nacionales de regulación, control, seguridad vial y calidad del servicio establecidos en la normativa vigente.

El informe será remitido al Consejo Nacional de Competencias, entidad que, en el marco de sus atribuciones constitucionales y legales, podrá autorizar la intervención del Gobierno Autónomo Descentralizado que registre incumplimientos de conformidad con el artículo 157 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, en la gestión de la competencia. Durante la intervención, el Consejo Nacional de Competencias podrá ordenar la suspensión total o parcial del ejercicio de la competencia, emitir directrices obligatorias y adoptar las medidas correctivas necesarias para garantizar su adecuada administración, conforme a lo previsto en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Cuando de la intervención se desprenda la existencia de responsabilidades administrativas atribuibles a las autoridades del Gobierno Autónomo Descentralizado, el Consejo Nacional de Competencias solicitará a la autoridad nominadora la aplicación de las sanciones que correspondan, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que puedan instaurarse conforme a la ley.

CUARTA. - Dentro del término de trescientos sesenta (360) días, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial con el apoyo de la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Nacional, realizará una revisión integral de todos los títulos habilitantes otorgados a nivel nacional, incluidos aquellos emitidos por los Gobiernos

Autónomos Descentralizados en el ámbito intracantonal. Al final de dicha revisión, se presentará el informe técnico suscrito por los servidores públicos encargados de dichas revisiones.

La revisión tendrá por objeto verificar que dichos títulos no se contrapongan ni generen interferencias con las modalidades de transporte autorizadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En caso de detectarse superposición, incompatibilidad o contradicción de competencias, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dispondrá las medidas correctivas necesarias, incluida la suspensión, modificación o revocatoria de los títulos que contravengan la presente Ley o las disposiciones técnicas vinculantes emitidas por el ente rector.

El incumplimiento de esta disposición por parte de las autoridades competentes constituirá causal de responsabilidad administrativa, sin perjuicio de las acciones civiles o penales a que hubiere lugar.

QUINTA. - En el término máximo de noventa (90) días, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley Reformativa, la Comisión de Tránsito del Ecuador deberá dar de baja, depurar y eliminar todas las contravenciones de tránsito, así como las réplicas registradas en la Base Única Nacional de Datos de Tránsito, que se hayan generado como consecuencia de los convenios suscritos con Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales clasificados bajo el modelo de gestión tipo B, en aquellos casos en los que dichos gobiernos no estuvieren facultados para el ejercicio del control operativo del tránsito.

Con el fin de garantizar el derecho de la ciudadanía a realizar trámites administrativos vinculados al transporte y tránsito, la Comisión de Tránsito del Ecuador deberá adoptar las acciones administrativas, técnicas y operativas necesarias para asegurar la depuración efectiva e integral de dichos registros en todos los sistemas informáticos

bajo su administración o interoperables con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

En el mismo término anteriormente señalado, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial realizará una revisión integral de todas las delegaciones realizadas a la Comisión de Tránsito del Ecuador. Del resultado de dicha revisión, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá eliminar las delegaciones que considere necesarias, y en aquellos supuestos en que se verifique la existencia de motivos de seguridad debidamente justificados por el ente rector en seguridad interna, protección ciudadana y orden público.

SEXTA. - En el plazo máximo de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, todas las estaciones de peaje del país, independientemente de su modalidad de administración, concesión o delegación, deberán implementar y habilitar al menos un carril exclusivo para sistemas de cobro electrónico o telepeaje, con el fin de mejorar la fluidez del tránsito y reducir los riesgos asociados a la congestión vehicular.

Las entidades responsables de la administración, operación o concesión de las estaciones de peaje deberán adoptar las medidas técnicas, operativas y de señalización necesarias para garantizar el funcionamiento efectivo, continuo y seguro de dichos carriles, conforme a los lineamientos que emita el ente rector competente en materia de transporte y tránsito.

En la implementación de los carriles exclusivos de telepeaje se deberán priorizar las estaciones de peaje ubicadas en zonas rurales, tramos interurbanos y vías de alta siniestralidad, considerando las condiciones de visibilidad, seguridad nocturna y prevención de riesgos para conductores y usuarios.

El incumplimiento de lo dispuesto en esta disposición dará lugar a la aplicación de las medidas administrativas, contractuales o sancionatorias correspondientes, conforme a la normativa vigente y a los instrumentos contractuales aplicables.

SÉPTIMA. - En el plazo máximo de hasta un (1) año contado desde la expedición del reglamento técnico-operativo, el ente rector en materia de transporte implementará la plataforma tecnológica del Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes. Los recursos para el cumplimiento de esta disposición provendrán del presupuesto anual de dicha entidad.

OCTAVA. - En el plazo máximo de tres (3) años contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Regionales y Metropolitanos, implementará de manera progresiva el Registro Nacional de Conductores y Vehículos destinados al servicio de transporte de bienes y servicios a domicilio, para lo cual expedirá la normativa secundaria necesaria, desarrollará los mecanismos tecnológicos correspondientes y ejecutará las acciones administrativas e institucionales que se requieran para su funcionamiento.

NOVENA. - En el término máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la expedición de la presente Ley, las entidades competentes implementarán los mecanismos operativos, tecnológicos, financieros y de interoperabilidad necesarios para el recaudo, validación y control de la tasa del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), aplicable a los vehículos de matrícula extranjera en frontera, puertos, pasos habilitados y demás canales autorizados.

DÉCIMA. - Para aplicación de las reformas incluidas en la presente Ley, asociadas a la provincia de Galápagos, por su régimen especial, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial implementará los procedimientos y tipos de revisión vehicular enfocados en los criterios de sostenibilidad, cuidado ambiental y seguridad. Dicho estudio deberá ser aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en coordinación con el Consejo de Gobierno de Galápagos.

El propietario del vehículo deberá obtener el formulario de matrícula vehicular cada cinco (5) años y someter el vehículo a la revisión técnica vehicular de manera anual, la cual deberá realizarse en el lugar de su residencia habitual, conforme a lo dispuesto en esta Ley y en la normativa secundaria aplicable.

DÉCIMA PRIMERA. - La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial tendrá un término máximo de hasta ciento ochenta (180) días para implementar y poner a disposición de la ciudadanía el mecanismo tecnológico que permita a los usuarios de cuenta propia registrar su actividad.

DÉCIMA SEGUNDA. - En el plazo máximo de hasta dos (2) años contados desde la implementación de la plataforma tecnológica nacional, todos los administradores de peajes públicos, concesionados o delegados deberán interoperar obligatoriamente e integrarse al Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes.

DÉCIMA TERCERA. - En el término máximo de trescientos sesenta y cinco (365) días contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá diseñar, desarrollar, implementar y poner en funcionamiento el Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre garantizando su operatividad, interoperabilidad, seguridad de la información y trazabilidad, conforme a los principios y disposiciones establecidos en esta Ley.

En el mismo término, los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial deberán digitalizar, depurar, estandarizar y adecuar sus registros administrativos, bases de datos, archivos físicos y sistemas de información, a fin de integrarlos obligatoriamente al Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre, conforme a los lineamientos técnicos y estándares que emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Durante el período de implementación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial brindará acompañamiento técnico permanente, emitirá los estándares mínimos de interoperabilidad, seguridad de la información, trazabilidad y protección de datos, y coordinará con los Gobiernos Autónomos Descentralizados los procesos de migración y validación de la información, respetando el ámbito de sus competencias.

Los organismos de control de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, así como los servidores públicos y actores autorizados que intervengan en dichos procesos, deberán adecuar progresivamente sus procedimientos operativos y de control al uso del Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre, una vez que este se encuentre habilitado, conforme a la normativa secundaria que emita la Agencia.

Hasta la implementación en su totalidad del Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre, los registros y procedimientos existentes mantendrán su validez jurídica, siempre que se encuentren en proceso de adecuación conforme a esta disposición, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas derivadas del incumplimiento injustificado de los plazos establecidos.

La implementación del Registro Nacional Integral y Gestión del Transporte Terrestre se podrá realizar e implementar de forma directa o mediante figuras asociativas tales como gestión delegada y las que apliquen de conformidad con lo dispuesto en la normativa vigente.

DÉCIMA CUARTA. - La implementación de los registros, sistemas, dispositivos, plataformas, mecanismos de operación, y demás instrumentos previstos en la presente Ley, se financiará con los recursos generados por las instituciones competentes provenientes de las tasas, derechos, multas establecidas en esta Ley, y demás ingresos, que forman parte del Presupuesto General del Estado. La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Ministerio de Infraestructura y Transporte administrarán dichos recursos en coordinación con el

ente rector de las finanzas públicas y con estricta sujeción a los principios de eficiencia, eficacia, transparencia y sostenibilidad fiscal.

DÉCIMA QUINTA. - En el término máximo de hasta ciento ochenta (180) días contabilizados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la Dirección General de Registro Civil, Identificación y Cedulación deberán suscribir los instrumentos interinstitucionales necesarios para garantizar la interoperabilidad de sus sistemas de información y bases de datos, el traspaso de los procesos operativos y puntos de atención al usuario y la eliminación de la duplicidad de trámites en la emisión de la licencia de conducir a nivel nacional.

DÉCIMA SEXTA. - La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial realizará, en el término máximo de trescientos sesenta y cinco (365) días contados a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, un proceso nacional de evaluación integral de todas las escuelas de conducción profesionales y no profesionales autorizadas. Con base en dicha evaluación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial asignará una categoría técnica obligatoria a cada establecimiento, de conformidad con los estándares de infraestructura, equipamiento, diseño curricular, capacidad operativa, número de instructores, historial de cumplimiento, tarifarios y demás parámetros definidos en la normativa secundaria que se emita para el efecto.

A partir de la entrada en vigencia de esta Ley, queda suspendida la recepción y aprobación de nuevas solicitudes para la creación, autorización o funcionamiento de escuelas de conducción profesionales o no profesionales, hasta la culminación del proceso de categorización nacional. Durante la moratoria, ninguna autoridad podrá emitir títulos habilitantes, permisos provisionales ni autorizaciones de funcionamiento para nuevos establecimientos.

Los trámites en curso para la creación de escuelas de conducción se resolverán conforme a las siguientes reglas:

1. Cuando el expediente cuente con informes favorables emitidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y haya cumplido con las inspecciones técnicas previas, continuará su tramitación, quedando condicionado a la verificación de los estándares técnicos que se establezcan en la normativa de categorización.
2. Cuando el trámite se encuentre en fase inicial, sin que se hayan emitido informes técnicos favorables o sin haber cumplido los requisitos sustanciales para la inspección, se dispondrá su archivo, sin perjuicio de que el administrado pueda presentar una nueva solicitud una vez levantada la moratoria.
3. Cuando la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial detecte inconsistencias, omisiones graves, falsedad documental o incumplimiento de requisitos esenciales, el trámite será archivado de manera inmediata y se remitirán las actuaciones a las autoridades competentes para las responsabilidades administrativas o penales que correspondan.

Levantada la moratoria y concluido el proceso nacional de categorización, únicamente podrán solicitar autorización de funcionamiento aquellas instituciones que cumplan con los estándares técnicos y pedagógicos establecidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En el supuesto que, durante el proceso de evaluación y recategorización de las Escuelas de Conducción, se identifique la existencia de las conductas que se encuentren enmarcadas dentro de los supuestos establecidos en el artículo 194 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial procederá con el proceso administrativo correspondiente y de ser el caso la respectiva sanción.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. - Los contratos celebrados con anterioridad a la vigencia de la presente Ley, para la administración de puertos secos y terminales terrestres, se mantendrán vigentes hasta la conclusión de su plazo contractual, siempre que no se encuentren en situación de incumplimiento y hayan sido celebrados conforme al ordenamiento jurídico vigente al momento de su suscripción.

Una vez finalizados dichos plazos contractuales, las terminales terrestres, puertos secos y estaciones de transferencia que se encuentren bajo una modalidad de administración distinta a la de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que tengan la competencia constitucional y legal para su gestión, deberán adecuar su régimen de administración a lo dispuesto en esta Ley. Para tales efectos, los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán un término máximo de trescientos sesenta días (360) contabilizados desde la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, para adecuar su régimen de administración a lo dispuesto en esta Ley.

Durante dicho término, los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes adoptarán las acciones administrativas, contractuales y operativas necesarias para asumir la administración directa de estas infraestructuras, respetando los derechos adquiridos, el debido proceso y el marco jurídico vigente, conforme a la naturaleza de cada instrumento o relación jurídica existente.

Durante el período de transición, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial coordinará con los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes la adopción de medidas técnicas, administrativas y operativas orientadas a garantizar la continuidad del servicio público, sin afectar a los usuarios, a las operadoras de transporte ni a la seguridad y funcionalidad de las instalaciones.

Vencido el término señalado, los regímenes de administración que no se hubieren adecuado a lo dispuesto en esta Ley no podrán ser renovados ni prorrogados, sin perjuicio de las acciones administrativas o judiciales que correspondan, conforme al ordenamiento jurídico vigente.

En caso de controversia, resistencia u obstaculización que impida el ejercicio efectivo de la competencia por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado correspondiente, este podrá solicitar la intervención de las autoridades competentes, de conformidad con la ley y observando en todo momento el debido proceso y los derechos constitucionales.

El ente rector en materia de transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial ejercerán las funciones de rectoría, supervisión y acompañamiento técnico previstas en esta Ley.

SEGUNDA. - Los contratos celebrados con anterioridad a la vigencia de la presente Ley, por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales de modelo de gestión A, cuyo objeto sea la instalación, operación o mantenimiento de medios tecnológicos para el control del tránsito, se mantendrán vigentes hasta la conclusión de su plazo contractual, siempre que no se encuentren en situación de incumplimiento y hayan sido celebrados conforme al ordenamiento jurídico vigente al momento de su suscripción.

Sin perjuicio de su vigencia, las entidades contratantes deberán revisar y, de ser necesario, renegociar o adecuar dichos contratos a las disposiciones de la presente Ley y demás normativa aplicable, especialmente en lo relativo a condiciones técnicas, mecanismos de control, obligaciones de señalización, interoperabilidad, esquemas de supervisión y régimen económico, con el fin de asegurar su compatibilidad con el interés público, la seguridad vial y la legalidad vigente.

En caso de verificarse el incumplimiento de las obligaciones contractuales, debidamente determinado mediante el procedimiento administrativo correspondiente, la entidad contratante podrá resolver el contrato y disponer su terminación unilateral, de conformidad con la ley y respetando el debido proceso.

El contratista será responsable, según corresponda, administrativa, civil y penalmente por los perjuicios ocasionados al Estado o a los usuarios, sin perjuicio de la imposición de las sanciones e inhabilidades para contratar con el Estado, conforme a la normativa aplicable.

TERCERA. - En un plazo máximo de dos (2) años, contados a partir de la publicación de esta Ley en el Registro Oficial, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá implementar y mantener operativo el Registro Nacional de Componentes Vehiculares de Transporte Terrestre, incluyendo la emisión de los lineamientos técnicos, jurídicos, tecnológicos y operativos necesarios para la estandarización, homologación y registro digital de los títulos habilitantes a nivel nacional. Los recursos requeridos para esta implementación provendrán del presupuesto anual de esta entidad.

Dentro del mismo plazo, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Metropolitanos y Regionales deberán adecuar sus procedimientos, sistemas internos y bases de datos para garantizar la carga, actualización y validación de la totalidad de los títulos habilitantes vigentes en su jurisdicción, así como de aquellos actos administrativos que modifiquen sus condiciones operativas, conforme al formato estandarizado y a los mecanismos de verificación señalados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CUARTA. - Hasta que se implementen en su totalidad los mecanismos operativos, tecnológicos y de interoperabilidad previstos en la reforma contemplada en el artículo 65 de la presente Ley, se mantendrán vigentes los requisitos y procedimientos actualmente aplicables al ingreso y circulación de vehículos de matrícula extranjera, sin perjuicio de las adecuaciones administrativas que puedan adoptar las entidades competentes para facilitar la transición al nuevo régimen.

QUINTA. - Los contratos de concesión, alianzas público-privadas, convenios de delegación y demás instrumentos jurídicos vigentes deberán adecuarse progresivamente

a lo dispuesto en esta reforma en un plazo de hasta dos (2) años contabilizados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, sin afectar su equilibrio económico-financiero. Hasta que concluya el proceso de interoperabilidad total, los administradores viales podrán mantener sus plataformas tecnológicas propias, siempre que permitan integración, transmisión y compatibilidad con el Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes conforme a los estándares definidos por el ente rector en materia de transporte.

SEXTA. - En el término de hasta noventa (90) días, contados a partir de la expedición de la normativa secundaria que emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) para regular el rotulado de vehículos de transporte por cuenta propia, las personas naturales o jurídicas reguladas por esta modalidad deberán adecuar el rotulado de sus vehículos conforme a los principios de minimización y protección de datos aquí establecidos. Hasta que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) no expida de forma oficial las directrices técnicas del rotulado seguro, los operadores de esta modalidad mantendrán sus sistemas de identificación vigentes sin que aquello constituya infracción alguna.

SÉPTIMA. - La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) en el término de hasta ciento veinte (120) días deberá diseñar, desarrollar, implementar y poner en funcionamiento una herramienta tecnológica que permita a las personas naturales o jurídicas que transporten bienes por cuenta propia realizar el registro de los vehículos que serán utilizados para esta actividad. Hasta que la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) no habilite esta herramienta tecnológica, los usuarios de esta modalidad podrán continuar operando sin que aquello constituya infracción alguna.

OCTAVA. - En el término de hasta noventa (90) días contados desde la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del

Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en coordinación con el Consejo de Gobierno del Régimen Especial de Galápagos deberá levantar el catastro de los vehículos de transporte terrestre público y comercial que se hubieren encontrado en circulación en la provincia de Galápagos y que no cuenten con el título habilitante correspondiente que acredite su regularización.

Para levantar el catastro de los vehículos de transporte terrestre público y comercial, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial podrá recibir información de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales para la revisión y análisis correspondiente.

Sobre la base del catastro levantado, por única vez, se procederá con la regularización de los vehículos que no pertenezcan a operadoras de transporte terrestre, público o comercial y cuya modalidad sea competencia de autorización por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Dichos vehículos y sus propietarios podrán incorporarse a las operadoras de transporte terrestre legalmente constituidas de su elección mediante convenios de afiliación o asociatividad o constituir nuevas operadoras conforme a los procedimientos simplificados que para el efecto emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, garantizando el derecho al trabajo y libre asociación.

Para este proceso de regularización, los vehículos referidos deberán cumplir con todos los requisitos que establezca la normativa vigente, a excepción de los estudios técnicos de necesidad del servicio exigidos para cada modalidad.

La emisión de los respectivos títulos habilitantes se sujetará al cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa secundaria que emita la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para tal efecto.

DISPOSICIONES REFORMATARIAS

PRIMERA. - En el artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sustitúyase la letra f) por la siguiente:

“f) Planificar, regular y ejecutar el control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro de su circunscripción cantonal, a excepción de la red vial estatal no delegada por el ente rector de transporte o quien haga sus veces y conforme a la política pública nacional, así como a los lineamientos, regulaciones y disposiciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las resoluciones, reglamentos y directrices de carácter técnico y operativo emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial serán de cumplimiento obligatorio en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales.”

SEGUNDA. - En el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, sustitúyase la letra q) por la siguiente:

“q) Planificar, regular y ejecutar el control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro de su territorio, a excepción de la red vial estatal no delegada por el ente rector de transporte o quien haga sus veces, conforme a la política pública nacional, así como a los lineamientos, regulaciones y disposiciones emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Las ordenanzas y regulaciones emitidas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados deberán armonizarse con los lineamientos técnicos nacionales,

sin perjuicio de la potestad normativa local para regular la gestión, administración y operación de la competencia dentro de su territorio.”

TERCERA. - Sustitúyase el artículo 130 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización por el siguiente:

“Artículo 130. - Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte. - El ejercicio de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales les corresponde planificar, regular y ejecutar el control operativo del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial dentro de su circunscripción cantonal, con excepción de la red vial estatal no delegada, de conformidad con la política pública nacional y con los lineamientos, regulaciones y disposiciones de carácter técnico y operativo emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al ente rector de transporte y se ejercerá a través del organismo técnico nacional competente.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales definirán en su cantón la modalidad de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, pudiendo delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código, conforme a la normativa aplicable.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales tendrán la responsabilidad de planificar, regular y ejecutar el control operativo del tránsito y transporte regional, y el cantonal mientras los municipios no asuman dicha

competencia, de conformidad con la política pública nacional y los lineamientos técnicos emitidos por la autoridad competente.

El control operativo del tránsito en la red vial estatal corresponderá a la Policía Nacional del Ecuador o a la Comisión de Tránsito del Ecuador, conforme a lo que determine el ente rector en materia de transporte en coordinación con el ente rector en materia de seguridad ciudadana, protección interna y orden público.

Para el ejercicio coordinado y eficaz de esta competencia, las entidades competentes podrán suscribir acuerdos o convenios interinstitucionales con los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, a fin de establecer mecanismos de control conjunto, delegación operativa o apoyo técnico, sin que ello implique transferencia de la titularidad de la competencia.

Las resoluciones, reglamentos y directrices de carácter técnico y operativo emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial serán de cumplimiento obligatorio en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial para los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales.

En lo aplicable, estas disposiciones tendrán efecto para el transporte fluvial.”

CUARTA. - En el artículo 388 del Código Orgánico Integral Penal agréguese el siguiente número:

“10. La o el conductor que ingrese, circule o estacione vehículos terrestres a motor en la playa de mar, arena de playa, dunas o franja adyacente de titularidad del Estado, conforme al Código Orgánico del Ambiente, salvo en las áreas expresamente habilitadas o autorizadas por la autoridad competente para estacionamiento, acceso técnico o circulación restringida.

Se exceptúan de esta prohibición los vehículos destinados a atención de emergencias, seguridad, rescate, limpieza, mantenimiento, ejecución de obras debidamente autorizadas y demás actividades públicas o de servicio expresamente permitidas conforme a la ley y la normativa aplicable.”

QUINTA. - Agréguese a continuación del número 12, en el artículo 389 del Código Orgánico Integral Penal, los siguientes números:

“13. El conductor de motocicletas que preste el servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio y que no exhiba de manera visible, legible y permanente el número de placa del vehículo en el casco de seguridad, chaleco reflectivo o mochila utilizada para la prestación del servicio, conforme a la normativa de tránsito aplicable.

14. El conductor de motocicletas que preste el servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio y que utilice mochilas, contenedores o elementos de carga que obstruyan la visibilidad de la placa, luces, dispositivos reflectivos o afecten la maniobrabilidad y seguridad del vehículo, conforme a la normativa técnica vigente.

15. El conductor de motocicletas que preste el servicio de transporte de bienes y/o servicios a domicilio y que no se encuentre inscrito en el Registro Nacional de Conductores y Vehículos destinados al servicio de transporte de bienes y servicios a domicilio, siendo la inscripción exigible conforme a la ley.”

SEXTA. - Agréguese a continuación del número 15, en el artículo 392 del Código Orgánico Integral Penal, el siguiente número:

“16. El conductor de vehículos de micromovilidad que circule incumpliendo las normas de tránsito, señalización o espacios de circulación establecidos para este tipo de vehículos, conforme la normativa vigente.”.

SÉPTIMA. - En el artículo 269 del Código Orgánico del Ambiente sustitúyase el número 3 por el siguiente:

“3. El ingreso, circulación o estacionamiento de vehículos terrestres a motor, salvo en las áreas expresamente habilitadas o autorizadas por la autoridad competente para estacionamiento, acceso técnico o circulación restringida.

Se exceptúa de esta prohibición la circulación de vehículos destinados a atención de emergencias, rescate, seguridad, limpieza pública, mantenimiento, ejecución de obras debidamente autorizadas y demás actividades públicas o de servicio expresamente permitidas por la ley y la normativa aplicable;”.

OCTAVA. - En el artículo 21 de la Ley Orgánica de Eficiencia Energética sustitúyase el tercer párrafo por el siguiente texto:

“La estructura operativa del Fondo Nacional de Inversión de Eficiencia Energética será financiada a partir de sus propios recursos, los cuales provendrán de: programas de recambio de equipos ineficientes por eficientes, asignaciones no reembolsables y créditos que se otorguen en un contexto de cooperación nacional e internacional para el desarrollo de proyectos en materia de eficiencia energética, contribución por vehículos particulares de motor de combustión interna y otros que defina el Estado ecuatoriano. El valor de esta contribución será del 1% del valor de la matrícula y deberá ser cumplida por los propietarios de los vehículos particulares de motor de combustión interna. La precitada contribución será administrada y recaudada por el Servicio de Rentas Internas y su pago será prerequisite para la matriculación vehicular.”

DISPOSICIONES DEROGATORIAS

PRIMERA. - Deróguese el artículo 86.b de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

SEGUNDA. - Deróguese la Disposición General Trigésima Tercera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

TERCERA. - Deróguese la Disposición General Trigésima Quinta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

CUARTA. - Deróguese la Disposición General Quincuagésima Tercera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

QUINTA. - Deróguese la Disposición Transitoria Décima Cuarta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

SEXTA. - Deróguese la Disposición Transitoria Décima Novena de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

SÉPTIMA. - Deróguese la Disposición Transitoria Trigésima Quinta de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA. - Dentro del término máximo de ciento ochenta (180) días a partir de la publicación de la presente Ley, el ente rector del transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberán llevar a cabo el control y verificación del cumplimiento del artículo 30.3.a de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en todos los medios tecnológicos instalados en el país. En caso de evidenciarse incumplimientos, se procederá con su retiro inmediato del equipo cumpliendo con el debido proceso establecido en el reglamento.

SEGUNDA. - En el término máximo de trescientos sesenta (360) días a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el ente rector del transporte y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberán adecuar los respectivos reglamentos y normativa secundaria que regulen disposiciones de la presente Ley.

TERCERA. - En el término de trescientos sesenta (360) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley Reformativa, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial deberá:

- a) Establecer la clasificación técnica de las motocicletas eléctricas y de los vehículos de movilidad personal destinados a la micromovilidad;
- b) Definir los parámetros técnicos de velocidad, potencia, dimensiones y seguridad vial aplicables;
- c) Expedir o actualizar la normativa técnica nacional correspondiente; y,
- d) Emitir los lineamientos técnicos que deberán observar los Gobiernos Autónomos Descentralizados para la regulación y control de su circulación.

Hasta tanto se expida o adecúe la normativa técnica nacional a la que se refiere esta disposición, se mantendrán vigentes las regulaciones técnicas emitidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en lo que no se opongan a la presente Ley.

CUARTA. - En el término máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, el Consejo Nacional de Competencias deberá realizar las armonizaciones normativas, emisión de normativa secundaria y demás acciones que correspondan dentro del ámbito de sus atribuciones constitucionales y legales, con el fin de asegurar que la normativa vigente en materia de

transporte terrestre, tránsito y seguridad vial mantenga coherencia, concordancia y uniformidad entre la regulación nacional y las competencias descentralizadas.

Una vez que el Consejo Nacional de Competencias armonice la resolución correspondiente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, estos deberán, en el término de ciento ochenta días (180), adecuar, reformar o actualizar sus ordenanzas, resoluciones y normativa local en el ámbito de sus competencias, asegurando su plena armonización con lo previsto en la Ley, la normativa técnica nacional emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y las disposiciones que emita el Consejo Nacional de Competencias.

QUINTA. - Dentro del término de noventa (90) días posteriores a la emisión de la normativa secundaria por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales desarrollarán las ordenanzas locales que regulan de manera complementaria la entrega de bienes y/o servicios a domicilio, actividad conocida internacionalmente como servicio de “*Delivery*” en motocicletas dentro de su jurisdicción. Dentro de ese mismo período de tiempo desarrollarán los sistemas de denuncias ciudadanas en línea para facilitar el control y fiscalización de las autoridades competentes.

SEXTA. - En el término máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales o Metropolitanos, con jurisdicción sobre playas del mar, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y con las entidades competentes en materia ambiental, expedirán los lineamientos técnicos mínimos para la delimitación, señalización, control y accesos excepcionales aplicables a la prohibición de circulación y estacionamiento de vehículos motorizados en playas, arena de playa, dunas y franja adyacente de titularidad del Estado.

Dentro del mismo plazo, los Gobiernos Autónomos Descentralizados competentes deberán adecuar sus ordenanzas, señalización y mecanismos de control a las disposiciones previstas en la presente Ley y en la normativa técnica que se expida para el efecto.

SÉPTIMA. - En el término máximo de noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el ente rector de las finanzas públicas, el servicio nacional competente en materia aduanera y las demás entidades competentes, expedirá la normativa secundaria necesaria para regular la tabla proporcional de la tasa aplicable a los vehículos de matrícula extranjera, los períodos de cobertura, los procedimientos de recaudo, control, verificación, pago complementario, exenciones, administración de recursos e interoperabilidad institucional.

OCTAVA. - El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito tendrá un plazo máximo de ciento ochenta (180) días contabilizados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley para que regule las condiciones y establezca el valor de la tasa que deberán pagar las motocicletas eléctricas, así como los vehículos eléctricos. Adicionalmente, en el plazo máximo de treinta (30) días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente disposición, la autoridad competente deberá emitir los lineamientos técnicos necesarios para la implementación de los planes, programas y proyectos financiados con los valores residuales del Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT).

NOVENA. - En el término máximo de noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Servicio Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el ente rector de las finanzas públicas, revisará y actualizará la tabla de tarifas del SPPAT aplicable a todos los vehículos a motor, incluyendo los vehículos eléctricos y de cero emisiones, con base en los índices de

sinistralidad, costos de prestaciones médicas y demás variables técnicas que determine la normativa secundaria.

DÉCIMA. - En el plazo de hasta un (1) año contado a partir de la publicación de la presente Ley, el ente rector en materia de transporte dictará la normativa para la implementación del Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes Automáticos, en coordinación con las instituciones públicas y privadas que ejercen la actividad de recaudación de peajes.

DÉCIMA PRIMERA. - El ente rector de seguridad ciudadana, protección interna y orden público, en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para efectos de garantizar el cumplimiento de lo establecido en la reforma del artículo 79.1 contemplado en la presente Ley, tendrá un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días contados desde la vigencia de la presente reforma, para establecer los mecanismos de acceso, uso y tratamiento de la información generada por el sistema, en observancia de los principios de seguridad de la información, confidencialidad y protección de datos personales.

DÉCIMA SEGUNDA. - En el plazo máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, el ente rector de transporte expedirá el reglamento técnico-operativo para la implementación y funcionamiento del Sistema Nacional Unificado de Recaudación y Gestión de Peajes.

DÉCIMA TERCERA. - En el término máximo de ciento ochenta (180) días contados a partir de la publicación de la presente reforma, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial expedirá la normativa necesaria para la implementación, emisión, control y uso de la aplicación del sistema electrónico de identificación vehicular prevista en el artículo 46 de la presente Ley Reformatoria, o del sistema electrónico de identificación vehicular. Hasta que la aplicación del sistema electrónico de identificación vehicular esté disponible, los

vehículos nuevos que aún no cuenten con matrícula ni placas definitivas podrán movilizarse dentro del territorio nacional con la correspondiente guía de remisión.

DÉCIMA CUARTA. - El ente rector del transporte será el encargado de emitir la metodología para la fijación de las tarifas del servicio de transporte público y comercial a nivel nacional, mediante acuerdo ministerial. La metodología incluirá las tarifas diferenciadas determinadas en la presente Ley.

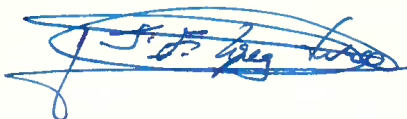
DÉCIMA QUINTA. - La presente Ley entrará en vigor a partir de la fecha de publicación en el Registro Oficial.

Dada y suscrita en la sede de la Asamblea Nacional, ubicada en el Distrito Metropolitano de Quito, provincia de Pichincha, a los días tres del mes de septiembre del año dos mil veintiséis.



ESTEBAN TORRES COBO

Primer Vicepresidente de la Asamblea Nacional



JORGE LÓPEZ TERÁN

Secretario General de la Asamblea Nacional

DADO EN EL PALACIO NACIONAL, DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, EL
VEINTINUEVE DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL VEINTISÉIS.

SANCIÓNESE Y PROMÚLGUESE



Daniel Noboa Azin
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Es fiel copia del original. - Lo certifico.
Quito, D.M., 29 de septiembre de 2026.



Aldrin Gómez Valdiviezo
Secretario General Jurídico
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA



Mgs. Jaqueline Vargas Camacho
DIRECTORA (E)

Quito:
Calle Mañosca 201 y Av. 10 de Agosto
Atención ciudadana
Telf.: 3941-800
Ext.: 3134

www.registroficial.gob.ec

JV/PC/FA

El Pleno de la Corte Constitucional mediante Resolución Administrativa No. 010-AD-CC-2019, resolvió la gratuidad de la publicación virtual del Registro Oficial y sus productos, así como la eliminación de su publicación en sustrato papel, como un derecho de acceso gratuito de la información a la ciudadanía ecuatoriana.

"Al servicio del país desde el 1º de julio de 1895"

El Registro Oficial no se responsabiliza por los errores ortográficos, gramaticales, de fondo y/o de forma que contengan los documentos publicados, dichos documentos remitidos por las diferentes instituciones para su publicación, son transcritos fielmente a sus originales, los mismos que se encuentran archivados y son nuestro respaldo.