

Memorando Nro. AN-SG-UT-2024-0419-M

Quito, D.M., 05 de agosto de 2024

**PARA:** Sr. Mgs. Alejandro Xavier Muñoz Hidalgo  
**Secretario General**

**ASUNTO:** Informe Técnico-jurídico No Vinculante del "Proyecto de Ley Reformativo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial

De mi consideración:

En atención a los memorandos Nro. AN-SG-2024-3266-M de 22 de julio de 2024, y AN-SG-2024-3356-M de 26 de julio de 2024, adjunto remito a usted el Informe Técnico-jurídico No Vinculante **No. 0250-INV-UTL-AN-2024** elaborado por el equipo de la Unidad de Técnica Legislativa del **"Proyecto de Ley Reformativo a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial"**, presentado por la asambleísta Viviana Zambrano González, mediante memorandos Nro. AN-ZGVJ-2024-0054-M de 18 de julio de 2024 y alcance AN-ZGVJ-2024-0057-M de 25 de julio de 2024.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

*Documento firmado electrónicamente*

Dr. Gerardo Vladimir Aguirre Vallejo  
**COORDINADOR GENERAL DE LA UNIDAD DE TÉCNICA LEGISLATIVA**

Anexos:  
- fiu1.\_zambrano\_viviana\_henry\_informe\_plrtttsv.pdf

Copia:  
Sra. Mgster. Inés Beatriz Tonato Becerra  
**Analista de Administración 1**

IT



Firmado electrónicamente por:  
**GERARDO VLADIMIR  
AGUIRRE VALLEJO**



**F02V03-PRO-GSG-GDC-001**

**INFORME TÉCNICO-JURÍDICO NO VINCULANTE  
No. -0250-INV-UTL-AN-2024**

Quito, D.M., 05 de agosto de 2024

**Proponente:** Asambleísta Viviana Zambrano González

**Nombre del Proyecto:** “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”

**I. ANTECEDENTES Y OBJETIVO DEL INFORME**

La asambleísta Viviana Zambrano González, remite mediante Memorando Nro. AN-ZGVJ-2024-0054-M del 18 de julio 2024, con trámite número 452794, al señor Presidente de la Asamblea Nacional ingeniero Henry Fabian Kronfle Koshaya, el texto del “**Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial**”, y adjunto a los documentos, incluye la Ficha de Objetivos de Desarrollo Sostenible, y más requisitos, conforme lo determinan los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y alcance con Memorando Nro. AN-ZGVJ-2024-0057-M de 25 de julio de 2024.

La Secretaría General de la Asamblea Nacional, mediante Memorando Nro. AN-SG-2024-3266-M de 22 de julio de 2024, solicitó se proceda con la elaboración del Informe Técnico-jurídico No Vinculante de la Unidad de Técnica Legislativa, previo a la calificación del Consejo de Administración Legislativa y, de manera independiente, se entregue un documento que contenga un Extracto del referido Proyecto de Ley; y además remite el alcance presentado por la asambleísta con Memorando Nro. AN-SG-2024-3356-M, del 26 de julio 2024.

Con estos antecedentes, el objetivo del presente Informe Técnico-jurídico No Vinculante, es realizar el análisis de cumplimiento de los requisitos previstos en los

artículos 134 y 136, en concordancia con los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República y 54 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

## II. ATRIBUCIONES DE LA UNIDAD DE TÉCNICA LEGISLATIVA

La Unidad de Técnica Legislativa, tiene la atribución de asesorar en el área de técnica legislativa y parlamentaria, y acompañar el proceso de creación de las normas, cuando así lo requieran el Consejo de Administración Legislativa, las comisiones especializadas y el Pleno de la Asamblea Nacional; y, el elaborar informes técnico-jurídicos, en virtud de los artículos 30 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; 22 del Reglamento Orgánico Funcional de la Asamblea Nacional; 1 de la Resolución del Consejo de Administración Legislativa, de 28 de septiembre de 2010; y, el Reglamento de Técnica Legislativa aprobado mediante Resolución CAL-2019-2021-419, de fecha 18 de febrero de 2021.

## III. VERIFICACIÓN Y ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS

**3.1 Iniciativa Legislativa; una sola materia (Principio de Unidad de Materia); exposición de motivos, considerandos y articulado; expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían; Ficha de verificación del cumplimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible en Iniciativas Legislativas; y, carácter orgánico u ordinario del Proyecto de Ley**

REQUISITOS	NORMATIVA	VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO
Iniciativa Legislativa Firmas: 23 <b>Porcentaje: 17 %</b>	(Artículos 134, número 1 de la CRE y 54, número 1, de la LOFL)	<b>CUMPLE</b>
Una sola materia (Principio de Unidad de Materia). <b>Materia: Pública,</b>	(Artículos 136 de la CRE y 56, número 1, de la LOFL)	<b>CUMPLE</b>

<b>Administrativa e Institucional (Tránsito)</b>		
Exposición de motivos, considerandos y articulado <b>Contiene: exposición de Motivos, diez considerandos, quince artículos; dos disposiciones generales; dos disposiciones transitorias; y, una disposición final.</b>	(Artículos 136 de la Constitución de la República y 56, número 2 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa)	<b>CUMPLE</b>
Expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían	(Artículos 136 de la CRE y el 56, número 3 de la LOFL).	<b>CUMPLE</b>
Ficha de verificación del cumplimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible en Iniciativas Legislativas.	(Artículos 30, letra k; 55 y 56 de la LOFL)	<b>CUMPLE</b>

De acuerdo con el Artículo 133 de la Constitución de la República, las leyes pueden ser orgánicas y ordinarias. Serán leyes orgánicas: **1.** Las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución; **2.** Las que regulen el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales; **3.** Las que regulen la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados; y, **4.** Las relativas al régimen de partidos políticos y al sistema electoral. Las demás serán leyes ordinarias, que no podrán modificar ni prevalecer sobre una ley orgánica.

Considerando que el Proyecto de Ley pretender reformar una ley Orgánica, con el fin de adecuar las norma en materia de tránsito para la obtención de licencias y permisos de conducción, de manera de que existan mayor control, al momento de expedirlos, ya que se ha evidenciado la falta de una correcta regulación de ciertas políticas públicas. Al respecto, el título del proyecto es “**Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial**”; frente a lo cual se recomienda, que el título debería contener como denominación por ejemplo: “**Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial para la Adecuada emisión de Permisos y Licencias de Conducción**”, por lo que es necesario que se realice este cambio, para que con el mismo el título tenga consonancia y cumpla con los requisitos obligatorios de Técnica Legislativa. En cuanto a ser concebida la propuesta normativa como ley orgánica es correcto.

### **3.1.1 Expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían.**

La Constitución de la República en su Artículo 136 determinan que: “**Los proyectos de ley deberán referirse a una sola materia y serán presentados a la presidenta o presidente de la Asamblea Nacional con la suficiente exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían. Si el proyecto no reúne estos requisitos no se tramitará.**” (Énfasis añadido)

Asimismo, la Ley Orgánica de la Función Legislativa en su Artículo 56 en lo pertinente estipula que: “**El Consejo de Administración Legislativa, en un plazo máximo de sesenta días, desde su presentación, calificará los proyectos de ley remitidos por la Presidenta o el Presidente de la Asamblea Nacional siempre que cumplan, con los siguientes requisitos: 3. Que contenga el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que con la nueva ley se derogarían o se reformarían (...)**” (énfasis añadido)

El Proyecto de Ley Reformatoria hace énfasis en modificar las disposiciones que versan en la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, sobre la normativa que regula los requisitos para la obtención de las licencias de conducir por primera vez, su renovación, cambio de categoría, recuperación de puntos,

regulación de la formación capacitación y entrenamiento de conductores, así como las medidas de sanción y repetición en el caso de negligencia y corrupción, de parte de los servidores públicos, que aprobasen o concedieren títulos de conductores, sin cumplir con los requisitos establecidos en la emisión de dichos títulos habilitantes de conductores en sus diferentes modalidades y categorías. Además, el objetivo es el de organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el Transporte terrestre, Transito y Seguridad vial, otorgando mayor atención a la protección y seguridad del tránsito a nivel nacional, fomentando política pública de transporte, el buen uso de las vías, y enfatizando en el control y ejecución de las competencias de los organismos de control, el transporte público comercial, modelos de gestión de transporte, etc.

Al respecto cabe señalar que la LOTTTSV, con su publicación en el año 2008 y última reforma en el mes de marzo del 2024, buscó contar con una nueva ley de carácter eminentemente técnico, que de forma integral norme en su conjunto **“los diversos aspectos relacionados con la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”**, por lo tanto, es importante considerar que los cambios propuestos en el articulado de esta Reforma de Ley, es claro, cumple y va en consonancia con la normativa vigente; ya que tiene como finalidad, reformar la LOTTTSV, en vista de las constantes denuncias de actos de corrupción en la emisión de licencias de conducir, que en muchos casos fueron expedidas años atrás sin contar con los requisitos básicos, por ende es preocupante ya que esta anomalía, incide directamente en el incremento de accidentes de tránsito en las vías del país. La proponente en su proyecto de reforma, actúa en vista de la falta de una normativa clara y coherente, siempre que respete los principios constitucionales, de manera que evite antinomias jurídicas, además que considera que es un deber y responsabilidad de los funcionarios encargados en estas dependencias, el asumir sus responsabilidades, para que de forma correcta se emitan títulos habilitantes de conductores, por lo tanto se observa que el proyecto es claro, va en consonancia con la normativa vigente, y respeta lo consagrado en la Constitución de la República y tratados de derechos humanos.

#### **IV. ANÁLISIS TÉCNICO-JURÍDICO**

##### **4.1 Concordancia con la Constitución de la República, legislación internacional vinculante, sentencias de la Corte Constitucional y de la Corte Interamericana de Derechos**

**Humanos y Afectaciones a Derechos y Garantías Constitucionales; y, Normas legales vigentes que serían incompatibles, que se verían afectadas o deberían derogarse o reformarse con la aprobación de la norma propuesta**

Una vez identificado el objeto normativo, es necesario conocerlo desde la parte expositiva que ha configurado la Proponente. Ello, en vista de que la Exposición de Motivos es un requisito constitucional de la Propuesta Normativa, que nos permite comprender las **razones que justifican y sustentan la existencia de la norma propuesta**, conforme lo ha identificado la Corte Constitucional del Ecuador, esto sirve, de punto de partida para el debate legislativo.<sup>1</sup>

La Corte Constitucional establece que, para entender la intención normativa, así como en el hilo conductual del debate es necesario partir de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, pues conforme se ha precisado a más de constituir un requisito constitucional, este permite identificar las razones que sustentan y justifican la existencia de la Norma propuesta. **54.** “(...) la exposición de motivos correspondiente es el conjunto de razones en que el ponente apoya su propuesta; ella sirve, por tanto, de punto de partida del debate legislativo. Consiguientemente, la exposición de motivos debe ser suficiente en el sentido de que debe proporcionar **un mínimo de razones para que los participantes en la discusión comprendan por qué y para qué se propone el proyecto de ley (...)**”. (énfasis añadido)

Igualmente, la Corte Constitucional en la **sentencia No 54-17-IN/22** insiste en que uno de los requisitos es la competencia de las autoridades y otro la claridad, resolución constitucional que en su parte pertinente expresa:

- La claridad, debe considerarse que este comporta el deber –para el órgano con potestad normativa–, de configurar las normas de modo preciso, determinado y comprensible, a efecto de proveer un grado de certeza suficiente que permita inferir a los ciudadanos la prohibición, permisión o sanción prescrita en la norma.

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional del Ecuador, Sentencia No 32-21-IN/21 y acumulado de 11 de agosto de 2021, párrafo 54.

- Aquello supone la obligación de guardar respeto a las reglas de sintaxis y de semántica, así como evitar, en la mayor medida posible, el uso de conceptos vagos o indeterminados, que de espacio a conjeturas o arbitrariedad de quien lo aplica.

Como sostiene la Corte Constitucional, sería entonces un derecho de las personas “contar con un ordenamiento jurídico previsible, claro, determinado, estable y coherente que le permita tener una noción razonable de las reglas del juego que le serán aplicadas”.

Es importante considerar que el Artículo 340 de la Carta Magna, reconoce el derecho de la población a vivir en un medio inclusivo y equitativo, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *Sumak Kawsay*, articulado al Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado de planificación participativa; respetando los principios de universalidad, igualdad, equidad, progresividad, interculturalidad, solidaridad y no discriminación, bajo los criterios de calidad, eficiencia, eficacia, transparencia, responsabilidad y participación; También cabe recordar que como deber fundamental del estado, está el de reconocer y garantizar el derecho a una vida digna, que asegure la salud, alimentación, nutrición, agua potable, vivienda, saneamiento ambiental, educación, trabajo, empleo, descanso y ocio, cultura física, vestido, seguridad social y otros servicios sociales necesarios, todos estos preceptos concordantes, además de reconocer que las personas y colectividades tienen derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación. Fomentando al desarrollo de una sociedad que respete en todas sus dimensiones, la dignidad de las personas y colectividades;

El Artículo 66 de la CRE, reconoce y garantiza los derechos de libertad de las personas, como un deber elemental, haciendo respetar el derecho a la vida, a la integridad física y a la movilidad segura, también el acceso a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características, concordante con estos derechos, está la seguridad vial, como un componente intrínseco del bienestar colectivo y un deber ineludible del estado para garantizar la protección de sus ciudadanos en el ámbito de la circulación terrestre; Así mismo, el artículo 394 de la Constitución de la República establece que “el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza.

Asimismo, el Artículo 3, número 1 ibidem manifiesta que es un deber primordial del Estado, garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales. Por lo tanto, vale la pena destacar que el **Ecuador se encuentra adherido a las convenciones sobre circulación vial y sobre señalización vial de 1968, las que respectivamente, establecen normas sobre los aspectos de la circulación y se centran en una infraestructura segura que contribuya a la movilidad.** Así, estas convenciones internacionales proporcionan directrices y principios rectores que abogan por la adopción de medidas efectivas para prevenir accidentes de tránsito y mitigar sus consecuencias.

Al respecto de lo expuesto, la seguridad vial en las carreteras sigue siendo una cuestión de gran inquietud y dedicación en todas las naciones, la Organización Mundial de la Salud, ha proporcionado pautas relacionadas con la seguridad vial, incluyendo campañas de concientización y promoción de las prácticas seguras de tráfico. El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado en 2023 por la Organización Mundial de la Salud (OMS), revela una alarmante falta de avances en materia de legislación y normas de seguridad, **ya que sólo seis países disponen de leyes que se ajustan a las prácticas óptimas de la OMS** para todos los factores de riesgo, mientras que ciento cuarenta países (dos tercios de los Estados Miembros de las Naciones Unidas) aplican leyes que cumplen esas prácticas para al menos uno de esos factores de riesgo.

Según la Doctora en Planificación Urbana y Regional por la Universidad de Londres, Socióloga Urbana Sonia Roitman, los estados se dividen en tres niveles, el Estado Nacional, el Estado Provincial o Regional y el Estado Municipal. Aunque el Estado Nacional pierde influencia en el desarrollo urbano desde la década de 1970, conserva un papel destacado en la gestión de presupuestos para programas de vivienda, infraestructura y regulación legal. Por su parte, el Estado Provincial adquiere relevancia al experimentar ciertas regiones un rápido desarrollo económico independiente del Estado nacional, y algunas ciudades dentro de esas regiones asumen roles más destacados en la economía global. Por otro lado, el Estado Municipal pasa de un papel pasivo a un rol activo en decisiones sobre el crecimiento urbano, incluyendo la priorización de programas, asignación de recursos y formulación del marco legal.

En este contexto de organización territorial, es importante enfocarnos como está conformado institucionalmente el estado en materia de Tránsito y Transporte Terrestre. De manera central esta actividad se encuentra regulada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y la Agencia Nacional de Tránsito; en cambio que de manera descentralizada mediante la delegación a los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, conforme lo dispone la Constitución de la República en su Artículo 264, el estado central delega la competencia exclusiva del transporte dentro de sus jurisdicciones, para la planificación, control y regulación dentro de cada cantón, a través de sus gobiernos locales, quienes tienen la obligación de regular el transporte terrestre **(artículos 55 y 130 del COOTAD) en un marco de movilidad digna y segura.** Para esto, es necesario contar con planificación integral y políticas públicas que aseguren la protección de todas las personas, y en especial de aquellas en situación de riesgo, vulnerabilidad o exclusión social, transversalizando el enfoque de derechos, haciendo efectivo con ello las directrices constitucionales, priorizando la función social.

Es importante enfatizar sobre la responsabilidad que tienen los servidores públicos encargados de controlar en el ámbito de sus competencias, que se cumplan con los requisitos establecidos por la ley para la emisión de los permisos y licencias de conducir, siempre que cumplan con los tiempos determinados en la capacitación y cumplimiento de los requisitos exigidos en la ley y su reglamento, ya que lamentablemente queda en entredicho por cuanto en los últimos años ha sido repetitivo, actos de corrupción de funcionarios, circunstancias que han sido de dominio público, ya que por parte de escuelas de conductores y agencias de control, pasan por alto sus mecanismos tecnológicos de control y verificación, además que es obligación de entidades, como lo son la Contraloría General del Estado, la auditoría de sistemas informáticos, archivos, y la realización exámenes exhaustivos a las declaraciones periódicas, sobre los patrimonios personales de mandos medios y altos de funcionarios del sistema de control de tránsito, tal como lo delega el Artículo 231 de la Constitución de la República. Pues ningún servidor público estará exento de responsabilidades por los actos de corrupción realizados en ejercicio de sus funciones, en los casos de encontrar omisiones en el ejercicio de sus funciones, deberían recaer las correspondientes sanciones y responsabilidades.

Con el contenido del “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial”, es evidente que la proponente busca generar con su propuesta, requisitos que sustenten el cumplimiento efectivo para la emisión

de la licencia de conducir de conductores profesionales y no profesionales dentro de las competencias delegadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, (ANT), y los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentren habilitados, dentro de sus competencias. Además de la responsabilidad que tiene los funcionarios de hacer cumplir la suspensión de licencias para aquellos conductores que no cumplan con la aprobación en procesos de evaluación conforme la norma vigente;

Por lo que, una vez revisado el Proyecto de Reforma de Ley propuesto, es evidente que el mismo propone una reforma integral de las normas vigentes en esa materia, de manera que no exista confusión ni dispersión normativa, corolario de lo expuesto, el proyecto de ley tiene plena concordancia con la Constitución de la República, y no es incompatible con los instrumentos internacionales ni con el ordenamiento jurídico infra constitucional vigente.

**4.2 Posible impacto de la norma propuesta en las garantías, derechos y el interés superior de los niños, niñas y adolescentes; Impacto de género de las normas sugeridas; Afectación a los derechos colectivos de los pueblos y nacionalidades; y, Posible impacto de la norma en los derechos y garantías constitucionales y en favor de otros grupos de atención prioritaria**

**Posible impacto de la norma propuesta en las garantías, derechos y el interés superior de los niños, niñas y adolescentes:** En este punto es preciso mencionar que, en la Sección sobre los derechos de los niños, niñas y adolescentes, la CRE reconoce en su Artículo 45, la protección constitucional de la vida como valor constitucional en los siguientes términos: “Las niñas, niños y adolescentes gozarán de los derechos comunes del ser humano, además de los específicos de su edad. El Estado reconocerá y garantizará la vida, incluido el cuidado y protección desde la concepción (...)”.

La Convención Americana de los Derechos del Niño/a en su Artículo 3 se refiere al Interés superior del Niño/a, su desarrollo se encuentra contenido en la Observación General 14, de donde se rescata que todas las medidas respecto del niño deben estar basadas en la consideración del interés superior del mismo y que corresponde

al Estado asegurar una adecuada protección y cuidado, cuando los padres y madres, u otras personas responsables, no tienen capacidad para hacerlo o en correspondencia con aquellos.

Así también, el Artículo 44 de la CRE, señala que el Estado, la sociedad y la familia promoverán de forma prioritaria el desarrollo integral de las niñas, niños y adolescentes, y asegurarán el ejercicio pleno de sus derechos; se atenderá al principio de su interés superior y sus derechos prevalecerán sobre los de las demás personas. Las niñas, niños y adolescentes tendrán derecho a su desarrollo integral, entendido como proceso de crecimiento, maduración y despliegue de su intelecto y de sus capacidades, potencialidades y aspiraciones, en un entorno familiar, escolar, social y comunitario de afectividad y seguridad. El Estado tiene la obligación de brindar atención prioritaria y especializada en los ámbitos público y privado (Artículo 35, CRE)

En ese sentido, la Propuesta normativa no afecta de forma directa a los derechos de los niños, niñas y adolescentes.

**Impacto de género de las normas sugeridas:** La Convención Belem Do Pará para la Erradicación de las violencias contra las mujeres establece que toda mujer tiene derecho al reconocimiento, goce, ejercicio y protección de todos los derechos humanos. La Agenda 2030 por medio del Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 de Igualdad de Género establece promover la protección social a niñas y mujeres. Estos compromisos internacionales determinan al Estado ecuatoriano, eliminar toda forma de discriminación o síntoma de violencia, propendiendo reforzar los derechos de todas las personas, y, resguardando la dignidad humana a través de enfoques diferenciales.

La Constitución de la República del Ecuador en el Artículo 11, número 2 determina que “todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades”. En esta misma línea el Artículo 66, número 4 reconoce y garantiza a las personas la igualdad formal, material y sin discriminación. Así se ha de entender que el efecto de la norma respecto a la igualdad se irradia a todo ente estatal, siendo este, medio y fin; y, se hace evidente que la transversalidad de género es un matiz que los Estados deben adoptar de forma sistemática e integral, aplicando el enfoque de género en todos los cuerpos normativos.

De la lectura al Proyecto de Ley, debe señalarse que no se han identificado disposiciones que afecten el desarrollo y potenciación del rol y capacidades de las mujeres y de la población GLBTIQ+.

**Posible impacto de la norma en los derechos y garantías constitucionales y en favor de otros grupos de atención prioritaria:** El Artículo 35 de la Constitución determina 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.

La misma atención prioritaria recibirán las personas en situación de riesgo, las víctimas de violencia doméstica y sexual, maltrato infantil, desastres naturales o antropogénicos. El Estado prestará especial protección a las personas, en condición de doble vulnerabilidad.

En ese sentido, conforme el objeto normativo del Proyecto de Ley y las disposiciones configuradas, no existe un impacto negativo directo sobre las garantías y derechos de las personas y grupos de atención prioritaria, conforme lo estipula el Artículo Constitucional mencionado.

#### **4.3 Estimación del costo o identificación de los ámbitos de impacto económico que podría tener la implementación de la norma**

En relación con los informes técnicos-jurídicos no vinculantes de los proyectos de ley, el número 1, del Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, dispone que “el Informe se referirá al cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 136 de la Constitución, en concordancia con los artículos 135 y 301; y, 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa y analizará: j). Estimación del costo o identificación de los ámbitos de impacto económico que podría tener la implementación de la norma”.

Por su parte, los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República (CRE), hacen referencia a la Política Fiscal de competencia exclusiva del Ejecutivo.

En este sentido, dichos artículos -respectivamente-, disponen que “Solo la presidenta o Presidente de la República podrá presentar proyectos de ley que creen, modifiquen o supriman impuestos, aumenten el gasto público o modifiquen la

división político-administrativa del país.”, y “Solo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional, se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Solo 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”.

Los artículos 301 y 303 señalan como facultad exclusiva del Ejecutivo y por su iniciativa, el establecimiento modificación, exoneración o extinción de impuestos, o tasas y contribuciones (por acto normativo de órgano competente) y la formulación de las políticas monetaria, crediticia, cambiaria y financiera, instrumentada por el Banco Central y la banca pública.

Es en virtud de estos deberes encomendados al Presidente de la República es que el constituyente ha determinado que sea solo él, quien tenga potestad de presentar proyectos de ley tendientes a aumentar el gasto público, pues una injerencia extraña en el Presupuesto General del Estado podría hacer que los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo se vean incumplidos con la correspondiente responsabilidad.

Al analizar el articulado del Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”, la propuesta de ley, no genera gasto público, y no identifica incremento de recursos.

Asimismo se considera el Artículo 292 de la Constitución de la República establece que el Presupuesto General del Estado. es el instrumento para la determinación y gestión de los ingresos y egresos del Estado, e incluye todos los ingresos y egresos del sector público, con excepción de los pertenecientes a la seguridad social, la banca pública, las empresas públicas y los gobiernos autónomos descentralizados.

En este sentido, sobre los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República se encuentra que el referido Proyecto de Ley contiene las siguientes características:

- No se identifica modificación o supresión de impuestos, tasas y/o contribuciones.
- No se identifica incremento del gasto público.

#### **4.4 Vinculación de la norma propuesta con el Plan Nacional de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible**

La Asamblea Nacional busca contribuir a la mejora integral de las condiciones de vida en el país a través de la implementación de una agenda de legislación de calidad que permita el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible mediante la incorporación de leyes que busquen erradicación de la pobreza, la prosperidad humana y el cuidado del planeta; así como el cumplimiento de los Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo que es el instrumento político que marca la orientación del gobierno, la hoja de ruta técnica que direcciona el accionar del sector público y un instrumento de diálogo; la o el proponente justificará su alineación de la normativa de propuesta de ley a estos objetivos.

Este Proyecto de reforma de Ley podría estar relacionado con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible Agenda 2030:**

**Objetivo 4:** Garantizar una educación inclusiva equitativa y de calidad, y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos;

**Objetivo 11:** Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; y;

**Objetivo 16:** Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones

Por otro lado, es necesario considerar que dentro del marco jurídico del país, el Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento por medio del cual se concreta la garantía de derechos en un marco de política pública; por tanto, su vinculación y la ejecución de su cumplimiento son importantes frente a los diferentes niveles de gobierno, otras funciones del Estado, e incluso el propio sector privado en su papel de corresponsable de los procesos de desarrollo; para lo cual se establece una planificación diferenciada, acorde con las características sociales, culturales y territoriales de la población.

El Plan Nacional de Desarrollo denominado “Plan de Desarrollo para el Nuevo Ecuador 2024-2025” fue aprobado el 16 de febrero de 2024 por el Consejo Nacional de Planificación, con Resolución No. 003-2024-CNP, y constituye una guía, que desde la política pública permitirá afrontar este momento inédito en la historia del país; recuperando el rol estratégico y articulador de la planificación en el desarrollo nacional y trazando el camino para un Ecuador más seguro, próspero y equitativo.

Al respecto este Proyecto de Ley se podría vincular con los siguientes objetivos:  
**Objetivo 3:** Garantizar la seguridad integral, la paz ciudadana y transformar el sistema de justicia respetando los derechos humanos.

## V. ANÁLISIS Y OBSERVACIONES DE TÉCNICA LEGISLATIVA

### 5.1 Lenguaje utilizado en la norma y revisión de lenguaje no discriminatorio

REQUISITO	NORMATIVA	VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO CON LA LEY
Lenguaje utilizado en la norma y revisión de lenguaje no discriminatorio	(Artículo 66 número 4 de la CRE; Artículos 30 letra e de la LOFL; Artículo 8 del Reglamento de Técnica Legislativa)	<b>CUMPLE</b>

**5.2** Previo a singularizar las observaciones encontradas en el Proyecto de Ley, es necesario traer una breve definición de Técnica Legislativa con el fin de resaltar su importancia:

**Técnica Legislativa.** - Es el conjunto de preceptos, reglas, procedimientos y prácticas jurídicas y lingüísticas necesarias para una correcta y eficaz producción legislativa, que garantice la seguridad jurídica, la supremacía constitucional y otros principios constitucionales, en todo el proceso legislativo de expedición, codificación, reforma, derogación e interpretación de la ley.

Con lo citado, se recuerda que la Técnica Legislativa es la herramienta que permite no solo aterrizar la intención del legislador/a, sino que ordena acorde a criterios predeterminados la formalidad de la inclusión de disposiciones. Mismos que, a su vez, se vinculan a principios constitucionales que otorgan validez a la norma.

En tal sentido se emiten las siguientes observaciones sobre técnica legislativa:

**5.3.** Adecuar el título del Proyecto de Ley propuesto conforme lo dispuesto en el Artículo 11 del Reglamento de Técnica Legislativa.

**5.4.** En el articulado del Proyecto de Ley propuesto **se recomienda adecuar los artículos** del Proyecto de Ley, conforme lo disponen, los numerales de la letra C, D, E, del Artículo 6 y el Artículo 8 del Reglamento de Técnica Legislativa.

**5.5.** Se recomienda adecuar el articulado ordenándolo de manera cronológica, pues se omite el Artículo 10, **por lo que se deben enumerar los artículos como corresponden**, conforme lo estipulado en el Reglamento de Técnica Legislativa, en el marco de lo dispuesto en los artículos 28 que disponen respecto a la redacción, a cuidar el lenguaje, estilo, gramática, sindéresis, adecuar el contenido de la Propuesta Normativa.

## **VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

El “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”, sujeto a análisis, **CUMPLE** con los requisitos formales establecidos en los artículos 134 y 136 de la Constitución de la República y 54, 55 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

Es decir:

- Dispone de la iniciativa legislativa;
- Se refiere a una sola materia;
- Está presentado a la Presidencia de la Asamblea Nacional;
- Tiene exposición de motivos, considerandos y articulado; y,
- Contiene la expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían.

Sobre la base de lo expuesto, la Unidad de Técnica Legislativa recomienda al Consejo de Administración Legislativa:

- a) **Considerar**, los criterios establecidos en el presente Informe;
- b) **Calificar**, el “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”;
- c) **Designar**, para su trámite a la **Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa**, sobre la base del Artículo 21, número 4 de

la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

La Unidad de Técnica Legislativa conforme el Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa elabora los informes técnico-jurídicos, los mismos que no serán vinculantes y se basarán en criterios de neutralidad política, viabilidad, pertinencia y factibilidad económica y jurídica de la iniciativa propuesta, analizados y calificados de forma posterior por el Consejo de Administración Legislativa, en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 14 de la norma citada.

Finalmente, en cumplimiento de la Resolución del Consejo de Administración Legislativa, adoptada en Sesión de 19 de septiembre de 2012, se adjunta el Extracto del “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”.

Atentamente,



Firmado electrónicamente por:  
GERARDO VLADIMIR  
AGUIRRE VALLEJO

Dr. Gerardo Vladimir Aguirre Vallejo  
**COORDINADOR GENERAL**  
**UNIDAD DE TÉCNICA LEGISLATIVA**

Elaborado por:	Henry Borja
Análisis económico	Andrés Moyón
Revisión de composición formal del documento	Inés Tonato

**ANEXO 1  
EXTRACTO DEL PROYECTO**

<b>NOMBRE DEL PROYECTO</b>	“Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”
<b>PROPONENTE</b>	Asambleísta Viviana Zambrano González
<b>FECHA DE PRESENTACIÓN</b>	18 de julio del 2024 y Alcance 25 de julio del 2024
<b>MATERIA</b>	<b>Pública, Administrativa e Institucional (Tránsito)</b>
<b>OBJETIVO DEL PROYECTO</b>	El Proyecto busca modificar el marco legal vigente de la LOTTTSV, que regula los requisitos para la capacitación, obtención y renovación, de las licencias de conducir de conductores profesionales, y no profesionales, además del mecanismo y tiempos para la recuperación de puntos, competencias delegadas a la Autoridad de Tránsito y GAD Municipales.
<b>SÍNTESIS GENERAL DEL PROYECTO</b>	<p><b>Contiene:</b> Exposición de motivos, diez considerandos, quince artículos, tres disposiciones generales, dos disposiciones transitorias, y una disposición final.</p> <p>El Proyecto de Ley Reformatoria, busca generar una política clara y específica que regule de manera efectiva y que delimite las competencias de entes de los entes rectores de tránsito a nivel nacional y descentralizado, además que se disponga la evaluación de los funcionarios responsables de la emisión de títulos habilitantes, en caso de no cumplir con los requisitos establecidos, con esta norma se refuerza el tema de capacitación en escuelas y requisitos para la obtención de licencias en sus diferentes tipos y categorías, de manera que se cuente con conductores que cumplan los requisitos establecidos por la ley, y obtenidos con responsabilidad.</p>
<b>CONCLUSIONES</b>	<p>El “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial” sujeto a análisis, <b>CUMPLE</b> con los requisitos formales establecidos en los artículos 134 y 136 de la Constitución de la República, Artículos 54, 55 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.</p> <p>Es decir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dispone de la iniciativa legislativa;</li> <li>• Se refiere a una sola materia;</li> <li>• Está presentado al presidente de la Asamblea Nacional;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tiene exposición de motivos, considerandos y articulado; y,</li><li>• Contiene la expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se reformarían.</li></ul>
<b>RECOMENDACIONES</b>	<p><b>a) Considerar</b>, los criterios y análisis establecidos en el presente Informe;</p> <p><b>b) Calificar</b> el “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial”; y,</p> <p><b>c) Designar</b> para su trámite, a la Comisión de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, sobre la base del Artículo 21, número 4 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.</p>

**Elaborado por: HABG**

## ANEXO 2

### “Proyecto de Ley Reformatorio a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”

**Proponente:** Asambleísta Viviana Zambrano González

El precitado proyecto de Ley modifica varios artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. El articulado objeto de la propuesta, se detalla en el siguiente cuadro comparativo, para una mejor apreciación, se resalta la reforma establecida:

- Quince (15) Artículos

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</b></p> <p><b>Art. 90.- Requisitos para conducir.</b> - Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere <del>ser mayor de edad, estar en pleno goce de los derechos de ciudadanía y haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.</del></p> <p>No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los <del>menores</del> <b>adultos</b>, mayores a dieciséis años, <del>que</del> deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia de conducir, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía</p>	<p><b>Artículo 1</b> reformar el artículo 90 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 90. - Requisitos para conducir. – Para conducir vehículos a motor, incluida la maquinaria agrícola o equipo caminero, se requiere haber obtenido el título de conductor profesional o el certificado de conductor no profesional y la respectiva licencia de conducir.</p> <p><b>Requisitos para la obtención de licencia no profesional:</b></p> <p><b>a) Ser mayor de edad;</b></p> <p><b>b) Haber aprobado el nivel de educación básica media;</b></p> <p><b>c) Certificado de tipo de sangre de la Cruz Roja Ecuatoriana, o de cualquier laboratorio clínico abalado por el Ministerio de</b></p>

bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito. ~~El permiso lo concederá la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de conformidad con el Reglamento, la que custodiará y velará por la vigencia de la garantía prevista en el presente artículo.~~

**Salud;**

**d) Aprobar el examen psicosenométrico;**

**e) Haber tomado y aprobado el curso de conducción no profesional según el tipo de licencia a la que aplica;**

**f) Los demás que se especifiquen en el Reglamento de aplicación a la Ley;**

**Requisitos para la obtención de la licencia profesional**

**a) Haber cumplido 20 años;**

**b) Tener la licencia tipo “B”, mínimo por 2 años como requisito para la licencia tipo “C”;**

**c) Haber aprobado el primer año de bachillerato;**

**d) Certificado de tipo de sangre de la Cruz Roja Ecuatoriana, o de cualquier laboratorio clínico abalado por el Ministerio de Salud.**

**e) Aprobar el examen psicosenométricos.**

**f) Haber tomado y aprobado el curso de conducción profesional según el tipo de licencia a la que aplica;**

**g) Los demás que se especifiquen en el Reglamento de aplicación a la Ley.**

No obstante, mediante permisos, se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los mayores de dieciséis años, **quienes** deberán estar acompañados por una persona mayor de edad, que posea licencia

<p><b>LO TESTADO SE ELIMINA</b></p> <p><b>Art. 92.- Licencia para Conducir.</b> - La licencia constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.</p> <p><del>El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, con base al procedimiento que determine dicho</del></p>	<p>de conducir <b>de igual o superior tipo</b>, si la persona que lo represente legalmente lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria por un valor igual a veinticinco (25) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, que garantice el pago de daños a terceros y la presentación del menor ante el Juzgado de la Niñez y Adolescencia para su juzgamiento en caso de infracciones de tránsito.</p> <p><b>El permiso lo concederá las Comisiones o Delegaciones Provinciales de Tránsito de conformidad con el Reglamento, la que custodiará y velará por el cumplimiento de los requisitos y la garantía prevista en el presente artículo”.</b></p> <p><b>Artículo 2</b> reformar el artículo 92 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 92.- Licencia para Conducir. – La licencia <b>de conducir</b> constituye el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.</p> <p>La capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto del tipo y la categoría de licencia, <b>por las escuelas de conducción avaladas por la Agencia Nacional de Tránsito.</b></p> <p><b>La licencia de conducir a otorgarse será exclusivamente</b></p>
---	--

<p><del>organismo y a las disposiciones de carácter nacional que emita la Agencia Nacional de Tránsito.</del></p> <p>La capacitación, formación y entrenamiento se impartirá exclusivamente respecto de la categoría o tipo de licencia.</p> <p>La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificarán, controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la seguridad vial.</p> <p>Los conductores que no cumplan o no aprueben dicho proceso de evaluación conforme con la normativa específica emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, serán sujetos de suspensión de la respectiva licencia.</p> <p>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 o a los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, a efecto 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.</p>	<p><b>para el tipo de vehículo que se va a conducir, según su capacitación recibida.</b></p> <p><b>El documento lo entregará la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados que obtengan la autorización por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional, con base al procedimiento que determine dicho organismo y a las disposiciones de carácter nacional que emita la Agencia Nacional de Tránsito.</b></p> <p>La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como los respectivos Gobiernos Autónomos Descentralizados, planificarán, controlarán y exigirán a los conductores profesionales y no profesionales un proceso periódico de evaluación, a fin de garantizar la seguridad vial.</p> <p>Los conductores que no cumplan o no aprueben dicho proceso de evaluación conforme con la normativa específica emitida por la Agencia Nacional de Regulación y Control Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, serán sujetos de suspensión de la respectiva licencia.</p> <p>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 o a los respectivos Gobiernos Autónomos</p>
--	--

<p><b>LO TESTADO SE ELIMINA</b></p> <p><b>Art. 93.- Requisitos para el otorgamiento de la Licencia por primera vez.</b> - Para la obtención de la licencia de conducción profesional y no profesional, por primera vez, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá que se haya aprobado el curso de capacitación de conducción a cargo de las Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como, la rendición y aprobación de las pruebas, psicológicas, <del>sensométricas de motricidad</del>, teóricas y prácticas rendidas ante la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o ante aquellas que cuenten con la respectiva autorización.</p>	<p>Descentralizados, a efecto de verificar la <b>idoneidad</b>, continuidad y asistencia permanente de las y los aspirantes. Solamente quienes <b>cumplan los requisitos</b>, concluyan y aprueben el curso podrán obtener la licencia de conducir”.</p> <p><b>Artículo 3</b> reformar el artículo 93 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 93.- Requisitos para el otorgamiento de la Licencia por primera vez.- Para la obtención de la licencia de conducción profesional y no profesional, por primera vez, la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial exigirá que se haya <b>cumplido todos los requisitos</b> y aprobado el curso de capacitación de conducción a cargo de las Escuelas de Conducción Profesionales y no Profesionales o por las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial acreditadas por el ente encargado de la calidad del Sistema de Educación Superior y autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como, la rendición y aprobación de las pruebas, psicológicas, <b>psicosensométricas</b>, teóricas y prácticas rendidas ante la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o ante aquellas que cuenten con la respectiva</p>
--	--

<p>El título en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será considerado para la obtención de la Licencia profesional tipo “C”.</p> <p>Como parte del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir o para su renovación, será obligatorio que se incluya el estudio del Manual del Respeto al Biciusuario expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p><b>LO TESTADO SE ELIMINA</b></p> <p><b>Art. 95.- Categorías y tipos de licencia.-</b> Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: <del>No —profesionales, Profesionales y Especiales.</del></p> <p>Los tipos de licencias de cada una de las categorías, serán definidos en el Reglamento General de la presente Ley.</p>	<p>autorización.</p> <p>El título en Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, será considerado para la obtención de la licencia profesional tipo “C” <b>y superiores categorías. Pudiendo convalidarse las materias teóricas aprobadas en el pensum de estudio de esta carrera, con el pensum de estudio del curso de conducción profesional correspondiente.</b></p> <p>Como parte del curso de capacitación para la obtención de la licencia de conducir o para su renovación, será obligatorio que se incluya el estudio del Manual del Respeto al Biciusuario expedido por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p><b>Artículo 4</b> reformar el artículo 95 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 95.- Categorías y tipos de licencia.- Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) No profesionales, de uso particular;</b></li> <li><b>2) Profesionales, de uso comercial o del estado; y,</b></li> <li><b>3) Especiales</b></li> </ol> <p><b>Para obtener la licencia profesional Tipo “C” por primera vez, será requisito previo y obligatorio obtener la licencia no profesional Tipo “B” por al menos dos años.</b></p> <p>Los tipos de licencias de cada una de las categorías, serán definidos</p>
---	---

<p><b>LO TESTADO SE ELIMINA</b></p> <p><b>Art. 96.- Cambio de categoría de licencia.</b> - El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo <del>o categoría</del>, luego de cumplir con los requisitos que señalen la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumpla con lo siguiente:</p> <p>a) Tener vigencia, al menos 2 años la licencia de conducir en la categoría no profesional tipo B o cualquier tipo dentro de la categoría del tipo que desea acceder;</p> <p>b) <del>Asistir, aprobar y obtener el título correspondiente que acredite su capacitación a la clase de vehículo que aspira conducir;</del></p> <p>c) <del>Para el caso de conductores profesionales, que deseen acceder a una licencia de categoría superior, deben acreditar haber mantenido mínimo por el lapso de dos años, una licencia profesional de categoría inferior a la que se pretende obtener. Las escuelas de formación deberán comprobar la experiencia adquirida dentro del antes referido lapso; y</del></p> <p>d) <del>Para el caso de conductores que deseen obtener licencia profesional tipo G, deben acreditar haber mantenido mínimo por el lapso de dos años, una licencia profesional tipo C.</del></p>	<p>en el Reglamento General de la presente Ley.</p> <p><b>Artículo 5</b> reformar el artículo 96 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 96.- Cambio de Tipo de licencia. - El titular de una licencia de conducir, podrá obtener cualquier tipo <b>de licencia</b>, luego de cumplir con los requisitos que señalen la Ley, el Reglamento y demás disposiciones vigentes, siempre y cuando cumpla con lo siguiente:</p> <p>a) <b>Asistir, aprobar y obtener el certificado de conductor no profesional o título de conductor profesional correspondiente, que acredite su capacitación acorde al tipo de vehículo que aspira conducir;</b></p> <p>b) <b>Para la licencia profesional tipo “C” y”C1”, además de tener por lo menos 2 años la licencia de conducir no profesional tipo “B”;</b></p> <p>c) <b>Para la licencia profesional tipo “D”, además de tener por lo menos 2 años la licencia de conducir profesional tipo “C”;</b></p> <p>d) <b>Para la licencia profesional tipo “E”, además de tener por lo menos 2 años la licencia de conducir profesional tipo “D”;</b> y</p> <p>e) <b>Para la licencia profesional tipo “G”, además de tener por lo menos 2 años la licencia de conducir profesional tipo “C”,</b></p> <p><b>Las escuelas de formación deberán comprobar el cumplimiento de la experiencia previa con la consulta en el</b></p>
--	--

~~Las licencias de conducir tendrán una vigencia de 5 años, contados a partir de la fecha de su expedición, al cabo de lo cual serán obligatoriamente renovadas.~~

~~Quienes hayan perdido la totalidad de puntos no podrán renovar su licencia, ni cambiar a otro tipo o categoría de licencias de conducir.~~

### LO TESTADO SE ELIMINA

~~Art. 98.- Recuperación voluntaria de puntos en la licencia de conducir.- Cuando el conductor eunte en su licencia de conducir con quince (15) puntos o menos, podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que de aprobarlo, recuperará quince (15) puntos.~~

~~Si por segunda ocasión el conductor cuenta con quince (15) puntos o menos en su licencia de conducir, podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que, de aprobarlo, recuperará diez (10) puntos.~~

~~Si por tercera ocasión, el conductor cuenta con quince (15) puntos o menos en su licencia de conducir,~~

**sistema de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

Artículo 6 reformar el artículo 98 por el siguiente texto:

**“Art. 98.- Recuperación por pérdida total de puntos de la Licencia de Conducir. – Perdidos los treinta (30) puntos de la licencia de conducir, será suspendida de forma automática, por sesenta (60) días y será obligatorio tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para brindar dichos cursos, que, de aprobarse, se recuperará solo quince (15) puntos.**

**Si se pierden los quince (15) puntos, se suspenderá automáticamente la licencia por ciento veinte (120) días y se deberá aprobar otro curso en los mencionados organismos, para recuperar quince (15) puntos. En el caso de que pasados los ciento veinte (120) días no se ha aprobado el curso, la licencia será suspendida.**

<p><del>podrá tomar un curso de recuperación de puntos en los organismos debidamente autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que, de aprobarlo, recuperará cinco (5) puntos.</del></p> <p>La recuperación de puntos se realizará <del>una vez al año</del>, mediante cursos de concientización, reeducación y rehabilitación actitudinal hacia un cambio de comportamiento enfocado a la cultura de tránsito, convivencia y seguridad vial, que incluirá la evaluación psicológica de los conductores en un organismo distinto al que emitió el título de conducción profesional o no profesional. <del>Este procedimiento aplicará en el período de vigencia del título habilitante.</del></p> <p><b>LO TESTADO SE ELIMINA</b></p>	<p><b>Si se pierden los quince (15) puntos recuperados, se suspenderá automáticamente la licencia por un (1) año y se deberá realizar y aprobar un nuevo curso de capacitación para recuperar solamente diez (10) puntos.</b></p> <p><b>En el caso de que pasado el año no se haya aprobado el curso, la licencia seguirá suspendida, hasta la aprobación del curso.</b></p> <p><b>Si se pierden los diez (10) puntos recuperados por segunda ocasión, se suspenderá la licencia de conducir indefinidamente.</b></p> <p><b>La aprobación del curso no significará el cese de la suspensión no releva de la aprobación del mismo como requisito para la recuperación de los puntos.</b></p> <p>La recuperación de puntos se realizará <b>máximo por una (1) vez en el periodo de vigencia de la licencia</b>, mediante cursos de <b>capacitación, reducción</b> y rehabilitación actitudinal hacia un cambio de comportamiento enfocado a la cultura de tránsito, convivencia y seguridad vial, que incluirá la evaluación psicológica de los conductores en un organismo distinto al que emitió el título de conducción profesional o no profesional.</p> <p><b>Artículo 7</b> agregar el artículo 101.2 posterior al artículo 101.1:</p> <p><b>“Art. 101.2.- Placas de identificación vehicular.- Todo vehículo a motor, deberá circular portando dos placas de identificación vehicular, las</b></p>
---	---

placas serán reguladas, autorizadas y entregadas por la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados que en el ejercicio de sus competencias exclusivas hayan obtenido la autorización para el otorgamiento de las mismas, por parte del ente encargado de las competencias a nivel nacional; las placas deberán ser colocadas en la parte anterior y posterior del vehículo, en los sitios especialmente destinados por el fabricante y bajo una luz blanca en la parte posterior que facilite su lectura en la oscuridad. En las motocicletas la placa deberá ser instalada en la parte posterior y delante de la misma.

Los colores de la placa definidos para cada tipo de vehículo cubrirán la integridad de la misma e incluirán características de alta retroreflectividad a fin de proporcionarle una mayor visibilidad a sus características identificativas en la noche o en condiciones de lluvia o neblina.

Los propietarios de los vehículos que circulen sin portar las dos placas, o con una sola, serán sancionados conforme lo dispone el Código Orgánico Integral Penal. Ningún vehículo sin excepción podrá portar una sola placa.

Las placas de identificación vehicular constituyen instrumentos públicos y su manipulación o alteración será sancionada de conformidad con la Ley.

<p><b>Art. 103.- Emisión de la matrícula vehicular.-</b> La Agencia Nacional de Regulación y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de sus competencias, emitirán la matrícula previo pago de las tasas e impuestos correspondientes y el cumplimiento de los requisitos previstos en el Reglamento y en las ordenanzas que para el efecto se expidan, según corresponda.</p> <p>El documento que acredite el contrato de seguro obligatorio para siniestros de tránsito, Sistema</p>	<p>Todas las placas de identificación vehicular que se encuentren activas, serán incorporadas al Registro Nacional de Transporte Terrestre y Tránsito de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, el mismo que puede ser consultado en tiempo real por los agentes de tránsito, vigilantes de la Comisión de Tránsito del Ecuador y los miembros de la Policía Nacional, a fin de permitirles actuar de manera inmediata dentro del control operativo de tránsito.</p> <p>La clasificación y la estandarización cromática de las placas será la que conste en el Reglamento respectivo.</p> <p><b>Artículo 8</b> agregar como inciso final del artículo 103 el siguiente texto:</p>
--	---

Público para el Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT), será documento habilitante antes de la matriculación y circulación de un vehículo.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán disponer de sus propios sistemas de matriculación vehicular, los que deberán transmitir información en línea, a la base de datos del sistema nacional de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual, antes de su desarrollo o contratación deberán observar los requisitos mínimos que expida la precitada autoridad nacional.

Los sistemas deberán contar con seguridades informáticas que garanticen su correcto funcionamiento, con las pistas de auditoría correspondientes.

**Art. 163.- Parte policial por delitos y contravenciones de tránsito.-** El parte policial por infracciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis y fotografías que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción.

Los organismos ~~competentes en materia de tránsito de acuerdo con la Constitución y la Ley,~~ remitirán al agente fiscal de su **jurisdicción**, ~~dentro del~~ plazo de veinticuatro

**“Art 103. – (...) La matrícula será emitida de manera física o digital”.**

**Artículo 9** reformar el artículo 163 por el siguiente texto:

**“Art. 163.-** El parte policial por delitos y contravenciones de tránsito, debe contener una relación detallada y minuciosa del hecho y sus circunstancias, incluyendo croquis, fotografías o **georreferenciación**, que evidencien el lugar del suceso y los resultados de la infracción.

Los organismos **u agentes policiales correspondientes** remitirán al agente fiscal de su jurisdicción, los partes policiales y demás documentos relativos, **en el** plazo de veinticuatro horas **bajo la responsabilidad legal de dichos**

~~horas, los partes del siniestro de tránsito con la noticia de las circunstancias del hecho y demás documentos relativos a la infracción; los peritos especializados en accidentología vial de la Policía Nacional y de la Comisión de Tránsito del Ecuador remitirán las pericias asociadas al siniestro de tránsito dentro del plazo establecido en el Código Orgánico Integral Penal.~~

~~Las y los servidores públicos encargados del control de tránsito y de las pericias descritas en el presente artículo que incurran en falsedad, engaño, fraude procesal u otro tipo penal dentro de los informes que tienen a su cargo, serán sujetos de la acción penal correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y administrativas a las que haya lugar.~~

**LO TESTADO SE ELIMINA**

**jefes o quienes hagan sus veces.**

**En caso de delitos considerador flagrantes o que tengan personas detenidas, deberán remitir el parte policial en el plazo máximo de 12 horas a quien corresponda.**

**El agente de tránsito que, al suscribir un parte policial, incurriere en falsedad en cuanto a las circunstancias del accidente, al estado de embriaguez o intoxicación por sustancias estupefacientes o psicotrópicas del supuesto causante, podrá ser objeto de la acción penal correspondiente y condenado al pago de daños y perjuicios ocasionados.**

**Las instituciones públicas y los Gobiernos Autónomos Descentralizados a cargo de la administración de vías, avenidas y autopistas que posean sistemas de pago de peajes y peaje automático, deberán entregar a la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial un reporte fotográfico que evidencie e identifique el automotor; y, el lugar del suceso sobre el cometimiento de la contravención de evasión de peajes y peaje automático.**

**Artículo 11** incluir como inciso final del artículo 165.1 el siguiente texto:

**Art. 165.1.- Procedimiento y elaboración de parte en siniestros de tránsito.-** En casos de siniestros de tránsito para garantizar la seguridad ciudadana, las y los servidores encargados del control de tránsito dentro de su jurisdicción y ámbito de competencia, tomarán procedimiento y deberán elaborar el parte de siniestro de tránsito correspondiente en un formato único establecido por el Ministerio rector del Transporte y Obras Públicas.

Los vehículos detenidos por siniestros de tránsito serán trasladados a los centros de retención vehicular, que estarán a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados que se encuentren en ejercicio de su competencia, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o de la Comisión de Tránsito del Ecuador en sus respectivas jurisdicciones, para continuar con la cadena de custodia que servirá para las diligencias de ley pertinentes.

**(...) Los vehículos detenidos por accidentes de tránsito que fueron trasladados a los patios de retención y su libertad ha sido dispuesta por autoridad competente, deberá ser devuelto al propietario una vez realizado el pago que corresponda el mismo día, sin excepción alguna.”**

**Artículo 12** reformar el literal d) del artículo 185 por el siguiente texto:

<p><b>Art. 185.- Objetivos de la educación en tránsito.-</b> La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:</p> <p>a) Reducir de forma sistemática los siniestros de tránsito;</p> <p>b) Proteger la integridad de las personas y sus bienes;</p> <p>c) Conferir seguridad en el tránsito peatonal y vehicular;</p> <p>d) Formar y capacitar a las personas en general para el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;</p> <p>e) Prevenir y controlar la contaminación ambiental;</p> <p>f) Procurar la disminución del cometimiento de infracciones de tránsito;</p> <p>g) Capacitar a los docentes de educación inicial, básica y bachillerato, de escuelas de capacitación de conductores profesionales y no profesionales, en coordinación con la entidad responsable del Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales así como de las instituciones de Educación Superior, en materia de educación vial, conducción defensiva y normas generales de tránsito, acreditadas por el ente encargado del sistema de calidad de la educación superior y en coordinación con el ministerio rector de la educación;</p> <p>h) Difundir por los medios de comunicación, los principios y normas generales de señalización universal y comportamiento en el tránsito;</p> <p>i) Garantizar la capacitación permanente para el mejoramiento</p>	<p>“Art. 185.- La educación para el tránsito y seguridad vial establece los siguientes objetivos:</p> <p>d) Formar y capacitar a las personas en general, <b>en educación vial, normas de circulación y señalización vial, así como</b> sobre el uso correcto de todos los medios de transporte terrestre;</p>
--	--

<p>profesional de docentes, instructores, agentes de control y conductores:</p> <p>j) Promover la utilización de formas de transportes no contaminantes como medio de movilización;</p> <p>k) Salvaguardar la integridad física y precautelar los derechos de personas pertenecientes a los grupos de atención prioritaria;</p> <p>l) Promover el respeto de los derechos humanos eliminando toda forma de discriminación y generar un trato inclusivo hacia las personas que forman parte de los grupos de atención prioritaria, pueblos y nacionalidades y demás usuarios de las vías; y,</p> <p>m) Difundir la cultura de la convivencia y seguridad vial entre todos los actores de la movilidad.</p> <p>El ministerio rector de la educación, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de sus competencias, velarán por el estricto cumplimiento de los objetivos consignados en este artículo.</p> <p><b>Art. 188.- Escuelas de formación, capacitación y entrenamiento.</b>— La formación, capacitación y entrenamiento de los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales estará a cargo de las escuelas de conducción; y, las instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, acreditadas en el país por el ente</p>	<p><b>Artículo 13</b> reformar el artículo 188 por el siguiente texto:</p> <p><b>“Art. 188.- Objetivos de la formación, capacitación y entrenamiento para conductores. - Los cursos de formación, capacitación y entrenamiento para conductores previstos en esta Ley, tendrán como objetivos adquirir conocimientos enfocados a la cultura de tránsito, convivencia y seguridad vial; y, desarrollar habilidades y destrezas a fin de identificar factores de riesgo, que eleven el nivel de conciencia y responsabilidad vial.</b></p> <p><b>En los cursos de conducción, se incorporarán obligatoriamente programas de movilidad</b></p>
---	---

<p><del>encargado del Sistema de Calidad de la Educación Superior.</del></p> <p><del>Las precitadas entidades de formación, capacitación y entrenamiento serán autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</del></p> <p><del>Se faculta a las escuelas de conductores profesionales e instituciones de educación superior con especialización en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para que sean los entes encargados de la formación, capacitación, perfeccionamiento y titulación de operadores de maquinaria agrícola y equipo caminero, en la lengua propia de los conductores y/o aspirantes de conducción.</del></p> <p><del>Las instituciones antes indicadas tendrán prohibido incurrir en cualquier práctica de precarización laboral como la intermediación y tercerización, con el fin de avalar competencias en el ámbito de formación, capacitación y entrenamiento en la conducción profesional.</del></p> <p><del>La capacitación teórica podrá ser impartida en forma virtual, siempre que existan las condiciones para implementarla y se cumpla con los requisitos establecidos por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. La capacitación práctica será de forma presencial.</del></p>	<p><b>sostenible y sensibilización del conductor mediante situaciones vivenciales simulando ser personas con discapacidad, peatones y bici usuarios.</b></p> <p><b>Las horas de formación práctica de conducción, no podrán ser inferiores al 40% del contenido total de la malla curricular.</b></p> <p><b>Los cursos para la obtención de la licencia de conducción no profesional no podrán tener una duración mayor a cuarenta y cinco (45) horas académicas.</b></p> <p><b>Para el caso de cursos para la obtención de la licencia de conducción profesional, el número mínimo de horas académicas es de cuatrocientos ochenta (480)”.</b></p>
---	---

Es obligación de todas las entidades de formación, capacitación y entrenamiento señaladas en el presente artículo, debidamente autorizadas por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, educar, capacitar y entrenar en su propia lengua, en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los aspirantes a conductores profesionales y no profesionales.

El diseño curricular para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales será elaborado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de manera conjunta con el ente encargado del Sistema de Calidad de la Educación Superior y acreditado por el máximo organismo de educación superior.

En el contenido de las mallas curriculares para la formación, capacitación y entrenamiento de conductores profesionales y no profesionales se priorizará la inclusión de temas relacionados con cultura general, ética, valores y normas comunes al transporte terrestre, tránsito y la seguridad vial.

Como parte de la vinculación con la comunidad, las entidades a las que se refiere el presente artículo, realizarán obligatoriamente, al menos dos veces al año, actividades y programas gratuitos de educación y seguridad vial, que consideren la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y

nacionalidades, comprendidas dentro de la jurisdicción territorial autorizada, acciones que serán reportadas a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## LO TESTADO SE ELIMINA

**Art. 194.- Sanciones administrativas.** - Las faltas sujetas a una sanción administrativa, se clasifican en leves, graves y muy graves.

a) Faltas leves.- Constituyen faltas leves, las siguientes acciones administrativas y de control:

1. No atender los requerimientos realizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dentro de los quince días posteriores a su recepción;
2. No notificar los cambios que se generen en cualquiera de las condiciones bajo las cuales se autorizó el funcionamiento; y,
3. ~~No haber realizado actividades y programas de educación y seguridad vial de acuerdo con lo establecido en la ley.~~

**Artículo 14** reformar el numeral 3 del literal a) del artículo 194 por el siguiente texto:

“Art. 194 (...)

a) Faltas leves (...)

**3. No respetar las rutas o zonas establecidas para las clases prácticas, cuando se circule con el alumno de conducción”.**

Estas infracciones serán sancionadas con multa de cinco (5) remuneraciones básicas y hasta quince (15) días de suspensión temporal a la autorización de funcionamiento, en caso de reincidencia se aplicará la sanción correspondiente a las faltas graves.

b) Faltas graves.- Constituyen faltas graves las siguientes:

- 1) ~~Estacionar los vehículos en las aceras u ocupar los espacios públicos prohibidos para el efecto, dentro de los límites circundantes de las escuelas de conducción;~~
- 2) No mantener y/o utilizar los instrumentos pedagógicos establecidos en el reglamento respectivo;
- 3) No operar con equipos técnicos homologados según los requerimientos que establezca la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 4) No mantener infraestructura eficiente de acuerdo con los estándares establecidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 5) Incumplir los planes y programas de estudios aprobados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 6) No cumplir con los horarios aprobados y autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para las clases teóricas y prácticas;
- 7) Dar clases prácticas en vehículos que no dispongan de doble comando, que no hayan sido autorizados o que no dispongan de los distintivos de la escuela;

**Artículo 15** reformar el numeral 1 del literal b) del artículo 194 por el siguiente texto:

“Art. 194 (...) b) Faltas graves (...) 1. **No mantener un archivo físico y digital con la información académica y administrativa de los alumnos y de los cursos; considerando, asistencia, calificaciones, aprobaciones y reprobaciones, permisos de conducción, certificados y títulos por al menos 5 años”.**

<p>8) Realizar cambio de domicilio sin autorización de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;</p> <p>9) No respetar las rutas establecidas para las clases prácticas;</p> <p>10) No disponer del número de vehículos de acuerdo con el número de estudiantes y acordes al tipo de licencia a obtener, de conformidad a lo establecido en el respectivo Reglamento;</p> <p>11) Haber sido sancionada la escuela por dos ocasiones con faltas leves dentro del mismo año; y,</p> <p>12) No remitir los listados, ni documentación de los alumnos a la fecha de inicio del curso; y, de los graduados en la forma y en el término establecidos en el respectivo Reglamento.</p> <p>Estas faltas serán sancionadas con una multa de diez (10) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la suspensión de actividades de la escuela o instituto hasta por treinta (30) días y en caso de reincidencia dentro del mismo año, se aplicará la sanción establecida para faltas muy graves.</p> <p>c) Faltas muy graves.- Constituyen faltas muy graves las siguientes:</p> <p>1) <del>No mantener un archivo actualizado con la información académica y administrativa de los alumnos y de los cursos; considerar el registro de asistencia emitido por un reloj biométrico; calificaciones, aprobaciones y reprobaciones; permisos de conducción, certificados y títulos;</del></p>	<p><b>Artículo 16</b> reformar el numeral 1 del literal c) del artículo 194 por el siguiente texto:</p> <p>“Art. 194 (...) c) Faltas muy graves (...) 1. <b>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</b>”</p>
---	---

- 2) Otorgar títulos de conductor profesional o certificado de conductor no profesional, a estudiantes que no hayan cumplido los requisitos académicos y legales establecidos en la normativa vigente;
- 3) Contratar y mantener personal administrativo y académico que no cumpla con los requisitos establecidos en la normativa legal vigente;
- 4) Cobrar valores no autorizados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 5) Solicitar a nombre de la escuela o de sus representantes, la garantía a la que se refiere el artículo 90 de la presente Ley;
- 6) No cumplir con las revisiones técnicas vehiculares y los mantenimientos preventivos y correctivos de sus vehículos de acuerdo con las recomendaciones de la casa comercial o fabricante; o que no cumplan con el cuadro de vida útil establecido en los reglamentos expedidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- 7) No contar con matrícula, seguro del sistema público para pago de siniestros de tránsito; y, póliza de responsabilidad civil de daños a terceros, vigentes;
- 8) Matricular alumnos en un número superior al autorizado;
- 9) Matricular alumnos menores de 18 años de edad, sin cumplir con las condiciones y requisitos establecidos en la presente Ley y sus reglamentos;
- 10) Realizar cursos fuera de la programación establecida sin la autorización de la Agencia Nacional de Regulación y Control del

<p>Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;</p> <p>11) Dar cursos fuera de la circunscripción o en infraestructuras no autorizadas previamente; o crear sucursales o extensiones sin la autorización previa de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;</p> <p>12) Alterar o modificar las calificaciones o resultados de los exámenes teóricos, prácticos, psicológicos y sensométricos;</p> <p>13) Obstaculizar la supervisión de la infraestructura, documentos y equipos a los funcionarios de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;</p> <p>14) Exonerar a los alumnos de la asistencia o exámenes de una o más materias contempladas en el plan de estudios o justificar indebidamente sus inasistencias;</p> <p>15) Realizar aumento o disminución de aulas o de vehículos, sin autorización de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;</p> <p>16) Utilizar los vehículos de la escuela para fines ajenos a la autorización de funcionamiento otorgada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,</p> <p>17) Iniciar prácticas de conducción sin los permisos de aprendizaje emitidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>Estas faltas serán sancionadas con multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas</p>	
--	--

del trabajador en general y la suspensión temporal de sesenta (60) días de la autorización de funcionamiento.

En caso de reincidencia por la cual haya sido sancionado con falta muy grave por dos ocasiones dentro del mismo año se procederá aplicar la revocatoria de la autorización. El cobro de la sanción pecuniaria no excluye a la sanción de revocatoria.

**LO TESTADO SE ELIMINA**

**Elaborado por: HABG**