

INFORME TÉCNICO-JURÍDICO NO VINCULANTE
Nro. 025-INV-CGUTL-AN-2026

Quito, D.M., 05 de febrero de 2026

Proponente: Asambleaísta Cabrera Chacón Sara Noemí

Nombre del Proyecto: “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a La Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”

I. ANTECEDENTES Y OBJETIVO DEL INFORME:

Con fecha 28 de enero de 2026, la asambleísta Sara Noemí Cabrera Chacón, remitió mediante comunicación sin número, con de trámite 476914, al magíster Niels Anthonez Olsen Peet, Presidente de la Asamblea Nacional, el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”; se adjunta la Ficha de Verificación del Cumplimiento de Objetivos de Desarrollo Sostenible en Iniciativas Legislativas, conforme lo determinan los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

La Secretaría General de la Asamblea Nacional, mediante Memorando Nro. AN-SG-2026-0552-M, de fecha 30 de enero de 2026, solicitó se proceda con la elaboración del Informe Técnico-jurídico No Vinculante por parte de la Unidad 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.

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, 135, 136 y 301 de la Constitución de la República del Ecuador; 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; y, el Reglamento de Técnica Legislativa aprobado mediante Resolución Nro. CAL-2019-2021-419, de 18 de febrero de 2021.

III. VERIFICACIÓN Y ANÁLISIS DEL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS:

3.1 Iniciativa Legislativa

El Proyecto de Ley ha sido propuesto por la asambleísta Sara Noemí Cabrera Chacón, con el respaldo de 18 asambleístas, que corresponde al 12 % de los miembros de la Asamblea Nacional, razón por la cual cumple con lo exigido en los artículos 134, número 1 de la Constitución de la República del Ecuador; y, 54, número 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

La facultad de presentar proyectos de ley, en este caso, sí le corresponde al asambleísta, en razón de que no crea, modifica o suprime impuestos, tampoco aumenta el gasto público o modifica la división político-administrativa del país; por lo que, es coherente con lo establecido en los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República del Ecuador.

3.2 Una sola materia (Principio de Unidad de Materia)

El Artículo 136 de la Constitución de la República del Ecuador determina los requisitos para la presentación de los proyectos de ley, entre aquellos el relacionado a la unidad de la materia.

Revisada la Exposición de Motivos, así como el articulado, se concluye que este Proyecto de Ley se refiere a una sola materia: **Pública Administrativa e Institucional** (Tránsito). En consecuencia, **CUMPLE** con lo estipulado en los artículos 136 de la Constitución de la República del Ecuador; y, 56, número 1, de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

3.3 Exposición de motivos, considerandos y articulado

El precitado “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, contiene: Exposición de Motivos; once considerandos; diez artículos; una disposición general, una disposición transitoria; y una disposición final. Por lo tanto, **CUMPLE** con lo señalado en los artículos 136 de la Constitución de la República del Ecuador; y, 56, número 2 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

3.4 Expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían

El Proyecto de Ley en mención contiene la determinación clara y precisa de los artículos vigentes que se van a reformar o derogar. En consecuencia, **CUMPLE** con lo señalado en los artículos 136 de la Constitución de la República del Ecuador; y, el 56, número 3 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

3.5 Ficha de verificación del cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Iniciativas Legislativas

El Artículo 55 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa determina que toda iniciativa legislativa contará con una ficha de verificación en la que se justificará la alineación de la normativa propuesta con el Plan Nacional de Desarrollo y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El Reglamento respectivo establecerá el formato de la ficha de verificación, así como su proceso de presentación.

Por ende, el Proyecto de Ley **CUMPLE** con lo señalado en los artículos 55 y 56 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; y, 18 y 19 del Reglamento del Sistema de Gestión de Seguimiento, Evaluación de las Leyes y Participación Ciudadana.

3.6 Carácter orgánico u ordinario del Proyecto de Ley

De acuerdo con lo previsto en el Artículo 133 de la Constitución de la República del Ecuador, 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.

Con fundamento en la disposición constitucional citada, el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, se presenta como una norma de carácter **ORGÁNICO**, debido a que regula y modifica directamente una Ley orgánica que está desarrollando derechos constitucionales como la vida, la integridad y la movilidad; el ejercicio de competencias entre el nivel central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados en temas transporte y tránsito; y finalmente también la organización y funcionamiento de entidades públicas encargadas de la seguridad vial y del servicio público de transporte. Por lo tanto, la categoría normativa estaría adecuadamente propuesta.

3.7 Síntesis de Verificación de requisitos

REQUISITOS	VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO
Iniciativa Legislativa Proponente: Asambleísta Cabrera Chacón Sara Noemí	CUMPLE
Una sola materia (Principio de Unidad de Materia)	CUMPLE
Exposición de motivos, considerandos y articulado	CUMPLE

Expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían	CUMPLE
Carácter orgánico u ordinario del Proyecto de Ley	CUMPLE

IV. ANÁLISIS TÉCNICO-JURÍDICO:

4.1 Concordancia con la Constitución de la República del Ecuador, 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.

El objetivo principal del “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” es consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador.

Constitución de la República del Ecuador

A partir de la vigencia de la Constitución del año 2008, el Estado ecuatoriano asumió como obligación fundamental, alcanzar el pleno goce y ejercicio de los derechos humanos de las y los ecuatorianos, así como de las personas extranjeras en el país, los cuales no solamente son los reconocidos en esta Norma Fundamental o en los Tratados Internacionales, sino principalmente son aquellos, que, a pesar de no estar escritos, son básicos para la vida de un ser humano en dignidad.

Para comprender la intención de la Propuesta Normativa, resulta importante ejecutar un análisis a partir de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, pues conforme lo ha precisado la Corte Constitucional mediante Sentencia Nro. 32-21-IN/21 y acumulado de 11 de agosto de 2021, a más de constituir un requisito constitucional, esta permite identificar las razones de sustento y justificación para la existencia de la norma propuesta. Así, la Proponente indica que:

“(…) La Presente Ley Orgánica Reformatoria a la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial encuentra su fundamento en la necesidad de garantizar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que responda a los principios

constitucionales de protección de la vida, integridad física y seguridad de las personas. La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 3, establece como deber primordial del Estado garantizar la seguridad de los habitantes, mientras que en el artículo 66 reconoce el derecho a la movilidad y a la integridad personal. En ese contexto, la normativa vigente en materia de tránsito y transporte requiere ser actualizada y fortalecida para responder a los desafíos actuales de la sociedad ecuatoriana, particularmente en lo relativo a la capacitación de los choferes profesionales, la protección de los grupos de atención prioritaria y la participación activa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en la gestión de la movilidad.

La reforma también fortalece el rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, quienes deberán implementar campañas de educación vial, promover el respeto hacia los grupos de atención prioritaria y fomentar el uso de medios alternativos de movilidad como la bicicleta y la movilidad activa. Esta disposición se enmarca en el principio de descentralización y autonomía previsto en la Constitución, que otorga a los GAD competencias en materia de tránsito y transporte. La participación activa de los gobiernos locales permitirá que las políticas públicas de movilidad se adapten a las realidades territoriales y que se promueva una cultura de respeto y seguridad vial desde las comunidades.

En conclusión, la presente reforma es jurídicamente viable, técnicamente necesaria y socialmente urgente. Los datos estadísticos del INEC y la ANT demuestran que la siniestralidad vial continúa siendo un problema estructural en el país, cuya solución requiere medidas integrales que combinen capacitación, control, participación ciudadana y protección de los grupos vulnerables. La capacitación anual obligatoria de los choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la garantía de tarifas reducidas para los grupos de atención prioritaria constituyen pilares fundamentales de esta reforma, cuyo objetivo último es proteger la vida y la seguridad de los ciudadanos, garantizar un transporte público eficiente y justo, y promover una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador. (...)

El Proyecto de Ley guarda estrecha relación con diversos principios y derechos consagrados en la Constitución de la República del Ecuador, y en lo principal se analizan los siguientes:

El Proyecto de Ley se vincula de forma directa con los principios del Estado constitucional de derechos y justicia, consagrados en el Artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador, en tanto concibe al transporte terrestre y la seguridad vial como instrumentos para garantizar derechos fundamentales, especialmente la vida, la integridad personal y la movilidad, que ya son reconocidos como ejes de la propia Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Por otro lado, al reforzar la obligación estatal de garantizar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, y al

fortalecer las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados para planificar y controlar el tránsito, la propuesta concreta el deber primordial del Estado de proteger a los habitantes sin discriminación y de organizar los servicios públicos para que todos tengan acceso.

De igual manera, la Propuesta Normativa se vincula directamente con los derechos de las personas y grupos de atención prioritaria consagrados en el Artículo 35 de la Constitución, al reconocer explícitamente tarifas reducidas para estos grupos y al ampliar la protección de su integridad física, psicológica y sexual en la prestación del servicio de transporte. De esta forma, desarrolla principios como igualdad material, no discriminación, accesibilidad y trato preferente a personas en situación de vulnerabilidad, que ya se proyectan en los principios de equidad, libre movilidad y desarrollo sostenible previstos en la norma propuesta, consolidando la coherencia con la Constitución de la República del Ecuador.

En conclusión, el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, se muestra armónicamente compatible con la Constitución, porque fortalece la protección de la vida, la integridad personal y la movilidad en el marco del Estado constitucional de derechos y justicia, desarrollando de forma explícita la atención prioritaria a grupos vulnerables; además, colabora con el respeto y la operatividad de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de tránsito y transporte, utilizando una técnica normativa clara y específica que refuerza la seguridad jurídica, sin violentar lo dispuesto en la Constitución de la República del Ecuador.

Legislación internacional vinculante y Corte IDH

La propuesta normativa se alinea con la legislación internacional vinculante, en particular con la Convención Americana sobre Derechos Humanos, al reforzar el deber estatal de respetar y garantizar los derechos a la vida y a la integridad personal mediante un sistema de transporte más seguro, controles aleatorios en terminales y capacitación obligatoria de conductores profesionales, medidas que responden al deber de prevención y debida diligencia frente a riesgos previsible de siniestros de tránsito.

Esta orientación coincide con los compromisos asumidos por los Estados en el marco de Naciones Unidas y de la Organización Panamericana de la Salud sobre seguridad vial, que instan a sus miembros a adoptar políticas activas para reducir muertes y lesiones en el tránsito y proteger especialmente a usuarios vulnerables como niñas, niños, personas mayores y personas con discapacidad.

De igual forma, la propuesta guarda armonía con la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, que ha desarrollado un estándar fuerte y concreto sobre el deber de garantía, exigiendo a los Estados adoptar medidas normativas, administrativas y de política pública para prevenir

violaciones a derechos cuando existen riesgos conocidos y estructurales, como los derivados del transporte y del tránsito terrestre.

En el mismo sentido, al priorizar la reducción de la siniestralidad, la protección integral de los usuarios frente a riesgos físicos, psicológicos y sexuales, y la participación ciudadana en la formulación de políticas de movilidad, el proyecto refleja el enfoque de prevención, protección reforzada y garantías de no repetición que la Corte IDH ha considerado indispensables para cumplir con las obligaciones internacionales en materia de derechos humanos.

Marco jurídico nacional

De acuerdo con el contenido del Proyecto de Ley, se evidencia que su fin principal es consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador.

Para el efecto, la Propuesta Legislativa se la ha elaborado con relación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y se está proponiendo una modificación en su articulado, principalmente en el siguiente contexto:

Esta Propuesta Normativa brinda el reconocimiento de que la siniestralidad vial constituye un problema estructural que compromete derechos fundamentales y evidencia la insuficiencia del marco normativo vigente para garantizar un sistema de movilidad seguro. La exposición de motivos destaca que, pese a leves reducciones estadísticas, los siniestros siguen siendo altos y atribuibles en gran medida a imprudencia del conductor y exceso de velocidad, lo que obliga al Estado, en su calidad de garante de la vida, integridad y movilidad, a adoptar medidas normativas más robustas y operativas. Ello sitúa la reforma en el ámbito del deber de prevención y de debida diligencia reforzada que deriva del propio texto constitucional y de los estándares internacionales de derechos humanos.

En este sentido, el primer bloque de artículos propuestos para reformar que son el 1, 8 y 9, están incluyendo el fortalecimiento de la protección de los usuarios, especialmente de los grupos de atención prioritaria, frente a barreras económicas y riesgos de violencia en el transporte. Al sustituir la fórmula genérica de “tarifas socialmente justas” por la obligación de “respetar las tarifas reducidas para grupos de atención

prioritaria” y al tipificar como infracción el incumplimiento de estos descuentos, el proyecto responde a un contexto de incumplimiento reiterado y de desigualdad en el acceso al servicio público de transporte. Además, el nuevo Artículo 54, estaría redefiniendo los parámetros de prestación del servicio, obligando a garantizar la integridad física, psicológica y sexual de niñas, niños y adolescentes, mujeres, personas con discapacidad y personas adultas mayores; así como incorpora la fijación de tarifas técnicas, justas y equitativas, lo que se enmarca en justificar la necesidad de que la movilidad sea espacio libre de violencia y discriminación, regulando con enfoque de derechos.

Por otro lado, tenemos los artículos 2, 4 y 6, que muestran la intención del legislador de hacer efectivas las competencias constitucionales de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en materia de tránsito, transporte y seguridad vial. El Proyecto propuesto reconoce que pese a la existencia de un marco legal que les atribuye funciones claras, muchas veces los GAD no han ejercido de manera plena sus atribuciones de control ni han desarrollado planes de mejora logística, generando vacíos en la gestión territorial de la movilidad, lo que ha causado un mal servicio a la comunidad. Por ello, los Artículos mencionados obligan a los GAD a implementar campañas de educación vial, a promover el respeto a grupos prioritarios y a fomentar la movilidad activa; imponen al Estado y a los GAD la creación de políticas, planes y programas con participación ciudadana; y disponen controles aleatorios en terminales terrestres junto con la Policía Nacional.

Algo importante que se expresa en el Proyecto en los artículos 3, 7 y 8, es la urgencia de reforzar la corresponsabilidad de los actores del sistema de transporte, en particular choferes profesionales y operadoras, frente a sus obligaciones legales, esto con la obligatoriedad de que los choferes profesionales reciban al menos una vez al año capacitación integral en tránsito y seguridad vial, con certificación formal y prohibición de conducir sin certificado vigente, imponiendo además a las operadoras el deber de remitir anualmente a la ANT el registro de dichos certificados, lo cual permite reconocer que la conducta del conductor es un factor determinante en los siniestros y que la normativa anterior no garantizaba una formación continua ni un control verificable. Adicionalmente en este grupo de Artículos se permite sancionar el incumplimiento de disposiciones legales y la negación de descuentos a grupos prioritarios.

En la Propuesta Normativa también se expresa la necesidad de fortalecer la gobernanza institucional del sistema de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial mediante una integración más representativa y funcional del Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control

del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esta incorporación en dicho órgano colegiado del Director General del ECU 911, de un representante de los GAD regionales, metropolitanos y municipales y del Presidente del Consejo Consultivo Nacional de Transporte, junto con autoridades del sector y de la Policía Nacional, responde a un contexto de fragmentación institucional y de decisiones desarticuladas.

En este sentido la reforma pretende dotar al Directorio de una composición que refleje mejor la complejidad del sistema de movilidad y que permita tomar decisiones de regulación y control con información integral y participación de los niveles territoriales responsables, corrigiendo las debilidades del esquema anterior.

Sobre la necesidad de intervenir en prácticas específicas de alto riesgo, como el transporte de dos personas en motocicleta, que han sido asociadas a un aumento de siniestralidad y gravedad de lesiones; al reformular la letra g del Artículo 204.B, aunque es una medida de seguridad vial, su implementación debe observar el principio de proporcionalidad y no discriminación, especialmente respecto de personas que dependen del transporte en motocicleta; sin embargo, al existir una excepción y al tratarse de regulación general de tránsito, no se configura, en sí misma, una restricción abiertamente inconstitucional.

Finalmente, en el análisis del Proyecto se encuentra que es una respuesta normativa integral a un problema estructural de seguridad vial y desigualdad en el acceso al transporte, que pretende articular de mejor forma las responsabilidades del Estado central, los GAD, los operadores y los conductores, bajo los parámetros del Estado constitucional de derechos, los estándares internacionales de protección y las exigencias de una movilidad segura, equitativa y sostenible.

En conclusión, el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial” es constitucionalmente pertinente y técnicamente necesario, porque desarrolla mandatos expresos de la Constitución relativos a la protección de la vida, la integridad personal y la movilidad, fortalece la atención prioritaria de grupos vulnerables y operativiza las competencias de los GAD en tránsito y transporte, en coherencia con el modelo de Estado constitucional de derechos y justicia. Al mismo tiempo, es técnicamente necesario porque responde a un problema estructural de siniestralidad vial con medidas concretas como disponer la capacitación anual obligatoria de choferes, mejoras en la gobernanza de la ANT, fortalecimiento del régimen sancionador y de los controles en terminales, mismos que buscan corregir vacíos de eficacia de la normativa vigente y permiten una gestión más segura, coordinada y verificable del sistema de transporte terrestre.

4.2 Lenguaje utilizado en la norma y revisión de lenguaje no discriminatorio

A partir de la entrada en vigencia de la Constitución de 2008 se han integrado en todo el ordenamiento jurídico, contenidos axiológicos. En este sentido, se ha recalcado el papel transformador del lenguaje jurídico y su importancia para la realización de los derechos contenidos en la Norma Fundamental, reiterando que este debe ajustarse a la dignidad humana y a los principios y valores constitucionales. El lenguaje no es un medio neutral de comunicación, por el contrario, tiene un enorme poder instrumental y simbólico, de ahí que puede ser modelador de la realidad o reflejo de esta, proyectándose en el lenguaje jurídico y constituyéndose así en un factor potencial de inclusión o exclusión social.

En general, el lenguaje utilizado en el Proyecto de Ley no refleja un uso lingüístico discriminatorio; en consecuencia, desde esta perspectiva **NO** afectaría lo dispuesto en el Artículo 66, número 4 de la Constitución de la República del Ecuador, que hace referencia al derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminatoria.

4.3 Posible impacto de la norma propuesta en las garantías, derechos y el interés superior de los niños, niñas y adolescentes

El “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, tiene como finalidad consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador.

Al respecto se señala que, la Norma Propuesta sí guarda relación directa con los derechos de las niñas, niños y adolescentes, pues refuerza su protección frente a los riesgos del transporte público al exigir que el servicio resguarde su integridad física, psicológica y sexual, y al impulsar campañas de educación vial y participación específica de este grupo etario en las políticas de movilidad. Estas medidas concretan el interés superior del niño como criterio rector, al priorizar su seguridad en el tránsito, su acceso seguro al servicio de transporte y su voz en la formulación de políticas públicas que afectan directamente su vida cotidiana; lo cual es coherente con el interés superior del niño; de tal modo que generaría **impacto positivo** a los derechos de este grupo de atención prioritaria desarrollados en los artículos 35, 44 y 45 de la Constitución de la República del Ecuador.

4.4 Impacto de género de las normas sugeridas

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.

Analizado el contenido del “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, se encuentra que su finalidad es consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador. Al respecto se concluye que, no contiene normativa que atente contra la igualdad y equidad de género, guardando observancia con los artículos 11 y 66, número 4, de la Norma Suprema.

4.5 Afectación a los derechos colectivos de los pueblos y nacionalidades

El Artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador caracteriza a nuestro país, en lo que corresponde, como un Estado constitucional de derechos y justicia, intercultural y plurinacional; es decir, incorpora ciertas características vinculadas al diseño de su nueva estructura institucional y el sistema político de Estado, cambiando de forma radical la historia y la doctrina en la que se sustentaba, invisibilizando y negando la existencia de la diversidad de pueblos y nacionalidades.

Analizado el contenido del “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, se encuentra que su finalidad es consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador.

Por lo expuesto, se concluye que el Proyecto de Ley no constituye afectación a los derechos colectivos de pueblos y nacionalidades, su contenido no establece disposiciones que puedan afectar al ejercicio de los derechos colectivos que se encuentran establecidos en el Artículo 57 de la Constitución

de la República del Ecuador, lo cual no generaría una posible afectación a los derechos de comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades.

4.6 Posible impacto de la norma en los derechos y garantías constitucionales y en favor de otros grupos de atención prioritaria

El Proyecto de Ley analizado, concuerda con en el marco de lo que determina el Artículo 35 de la Constitución de la República del Ecuador, respecto de 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. Por lo mencionado, del análisis se desprende que el presente Proyecto de Ley no generaría afectación a los derechos constitucionales de las personas o grupos de atención prioritaria.

Por el contrario, de acuerdo a lo previsto en la Norma Suprema, el impacto de esta reforma es **positivo** sobre los derechos de los grupos de atención prioritaria, pues al reforzar el respeto obligatorio de tarifas reducidas para personas adultas mayores, personas con discapacidad y mujeres embarazadas, y al exigir que el servicio de transporte proteja su integridad física, psicológica y sexual, se estaría fortaleciendo el contenido del derecho a la igualdad material y a la no discriminación en el acceso al transporte público, al mismo tiempo estaría promoviendo que mejoren las condiciones de seguridad y trato digno en la movilidad cotidiana.

4.7. Estimación del costo o identificación de los ámbitos de impacto económico que podría tener la implementación de la norma.

La Ley Orgánica de la Función Legislativa en su Artículo 30 señala que, “*Los informes técnico-jurídicos elaborados por la Unidad de Técnica Legislativa no serán vinculantes y se basarán en criterios de neutralidad política, viabilidad, pertinencia y factibilidad económica y jurídica de la iniciativa propuesta (...)*”. (Lo subrayado me pertenece).

Así mismo, señala 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:*”, entre otros aspectos, la “*(...) Estimación del costo o identificación de los ámbitos de impacto económico que podría tener la implementación de la norma (...)*”.

Los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República del Ecuador (CRE), se refieren a la Política Fiscal y Tributaria, cuya competencia es exclusiva del Presidente de la República.

El “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial” introduce reformas relacionadas a la educación vial mediante capacitación y difusión a la ciudadanía.

El Artículo 2 del proyecto de Ley reforma el cuarto párrafo del Artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de fortalecer el contenido a difundir dentro de las campañas ejecutadas por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) en temas de educación vial. Dado que estas acciones ya se realizan por parte de los GAD, la reforma involucra únicamente una guía más específica para el diseño de dichas campañas.

El Artículo 3 añade un párrafo al Artículo 5 en la precitada Ley vigente sobre capacitación a conductores profesionales y no profesionales, estableciendo que los choferes profesionales que presten servicio de transporte público deberán recibir, al menos una vez al año, una capacitación integral en tránsito y seguridad vial. De acuerdo con la reforma propuesta, los cursos serán dictados por las escuelas de conducción acreditadas y su costo será asumido directamente por cada chofer.

Por otro lado, el Artículo 4 introduce reformas respecto al fomento de la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. La reforma se dedica a especificar que la implementación de política en este ámbito se lleva a cabo a través del ente rector de transporte y obras públicas e involucra el desarrollo de planes, programas y proyectos con la participación ciudadana de niñas, niños y adolescentes, adultos y personas adultas mayores. De tal forma, la propuesta normativa está destinada a establecer guías más específicas respecto a la forma de fomento de participación ciudadana en la formulación de políticas nacionales en este ámbito.

Así, en concordancia con lo expuesto y en referencia con los artículos 135 y 301 de la Constitución de la República del Ecuador, el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” presenta las siguientes características:

- No se identifica creación, modificación o supresión de impuestos.
- No se identifica incremento del gasto público.

4.8.-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 Proponente justificará su alineación del Proyecto de Ley a estos objetivos.

En este marco, “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, se alinea tanto con el **Plan Nacional de Desarrollo 2025–2029** como con varios **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**.

De ahí que, este Proyecto de Ley podría estar relacionado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, específicamente con:

- **ODS 8: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos**, puesto que la propuesta pretende la reducción de la siniestralidad vial mediante capacitación obligatoria de choferes, controles más estrictos y fortalecimiento institucional, lo cual disminuye costos económicos asociados a accidentes y de este modo mejora la confianza en el transporte público como soporte de la actividad económica y del empleo. Al garantizar un sistema de movilidad más seguro y eficiente, se crean mejores condiciones para el trabajo decente, la puntualidad laboral y la inclusión económica de grupos vulnerables que dependen del transporte público para acceder al empleo y a actividades productivas.

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.

En cuanto al Plan Nacional de Desarrollo “Ecuador No se Detiene 2025-2029”, aprobado mediante Resolución Nro. 012-2025-CNP de 21 de agosto de 2025, el referido Proyecto de Ley guardaría coherencia con los siguientes objetivos estratégicos:

- **Objetivo 1: Mejorar el bienestar social y la calidad de vida de la población, para garantizar el goce efectivo de los derechos y la reducción de las desigualdades**, por lo que mejora directamente las condiciones de vida al reducir la siniestralidad vial, fortaleciendo la protección de la vida y la integridad de quienes usan el transporte público, y al mismo tiempo garantiza un acceso más equitativo a la movilidad mediante tarifas reducidas para grupos de atención prioritaria. Al disminuir riesgos, costos sociales y barreras económicas para personas en situación de vulnerabilidad, la reforma facilita el goce efectivo de derechos como salud, educación y trabajo, contribuyendo a la reducción de

desigualdades territoriales y socioeconómicas en el acceso a un servicio de transporte seguro y digno.

- **Objetivo 4: Impulsar el desarrollo económico que genere empleo de calidad y finanzas pública, sostenibles, inclusivas y equitativas**, porque la reducción de siniestros de tránsito y el fortalecimiento de la seguridad vial disminuyen los costos económicos asociados a atención médica, reparación de infraestructura y pérdida de productividad, liberando recursos públicos y privados que pueden destinarse a actividades productivas más sostenibles. Al hacer más seguro y confiable el transporte público, se favorece la continuidad de las actividades económicas, el acceso al empleo y la puntualidad laboral, mientras que la capacitación anual obligatoria de choferes profesionales contribuye a mejorar la calidad del empleo en el sector transporte y a consolidar finanzas públicas más sostenibles e inclusivas.

Por lo expuesto, el Proyecto de Ley objeto del presente análisis, representa una propuesta alineada con los compromisos nacionales e internacionales de la materia.

V. ANÁLISIS Y OBSERVACIONES DE TÉCNICA LEGISLATIVA:

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.¹ (Énfasis añadido)

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 con 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 obtienen principalmente las siguientes observaciones sobre técnica legislativa:

- 5.1 Se sugiere colocar el articulado referido en los considerandos, en orden ascendente y que estén directamente relacionados con la naturaleza del Proyecto de Ley.

1 Resolución Nro. CAL 2019-2021-419, "Reglamento de Técnica Legislativa", Artículo 4, letra f.

- 5.2 Se sugiere mejorar la redacción del articulado propuesto conforme a lo dispuesto en los artículos 6, 28 y siguientes del Reglamento de Técnica Legislativa.
- 5.3 Se sugiere revisar los elementos de forma del documento, en cuanto a espaciado, interlineados, puntuación, negrillas, comillas, entre otros.

VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

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

Es decir:

- a) Dispone de iniciativa legislativa;
- b) Se refiere a una sola materia;
- c) Está presentado a la Presidencia de la Asamblea Nacional;
- d) Tiene exposición de motivos, considerandos y articulado; y,
- e) 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 Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.
- c) **Unificar** con los demás proyectos de ley afines, de ser el caso, conforme mandato del Artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; y,
- d) **Designar** para su trámite a la a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, que es competente para tratar este tipo de proyectos de ley, de acuerdo con el 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 Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”.

Atentamente,



Mgtr. Javier Antonio Nuques Balda
**COORDINADOR GENERAL
UNIDAD DE TÉCNICA LEGISLATIVA**

Elaborado por:



Abg. Angélica María Andino Robalino
UNIDAD TÉCNICA LEGISLATIVA

Análisis económico:	Econ. Michelle Tello
Revisión de composición formal del documento:	Mgtr. Inés Tonato

ANEXO 1

EXTRACTO DEL PROYECTO

NOMBRE DEL PROYECTO	“Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”
PROPONENTE	Asambleísta Cabrera Chacón Sara Noemí
FECHA DE PRESENTACIÓN	28 de enero de 2026
MATERIA	Pública Administrativa e Institucional (Tránsito)
OBJETIVO DEL PROYECTO	El Proyecto de Ley contiene Exposición de Motivos; once considerandos; diez artículos; una Disposición General, una Disposición Transitoria; y una Disposición Final, persigue el objetivo siguiente: i) consolidar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que reduzca de manera estructural la siniestralidad vial y proteja la vida y la integridad de las personas mediante la capacitación obligatoria de choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la protección reforzada de los grupos de atención prioritaria; además, pretende garantizar un transporte público justo y de calidad, que promueva una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador.
SÍNTESIS GENERAL DEL PROYECTO	<p>En el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”, la Proponente indica que:</p> <p>“(…) La Presente Ley Orgánica Reformatoria a la Ley orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial encuentra su fundamento en la necesidad de garantizar un sistema de movilidad seguro, eficiente y equitativo, que responda a los principios constitucionales de protección de la vida, integridad física y seguridad de las personas. La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 3, establece como deber primordial del Estado garantizar la seguridad de los habitantes, mientras que en el artículo 66 reconoce el derecho a la movilidad y a la integridad personal. En ese contexto, la normativa vigente en materia de tránsito y transporte requiere ser actualizada y fortalecida para responder a los desafíos actuales de la sociedad ecuatoriana, particularmente en lo relativo a la capacitación de los choferes profesionales, la protección de los grupos de atención prioritaria y la participación activa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en la gestión de la movilidad.</p> <p>La reforma también fortalece el rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, quince deberán</p>

	<p>implementar campañas de educación vial, promover el respeto hacia los grupos de atención prioritaria y fomentar el uso de medios alternativos de movilidad como la bicicleta y la movilidad activa. Esta disposición se enmarca en el principio de descentralización y autonomía previsto en la Constitución, que otorga a los GAD competencias en materia de tránsito y transporte. La participación activa de los gobiernos locales permitirá que las políticas públicas de movilidad se adapten a las realidades territoriales y que se promueva una cultura de respeto y seguridad vial desde las comunidades.</p> <p>En conclusión, la presente reforma es jurídicamente viable, técnicamente necesaria y socialmente urgente. Los datos estadísticos del INEC y la ANT demuestran que la siniestralidad vial continúa siendo un problema estructural en el país, cuya solución requiere medidas integrales que combinen capacitación, control, participación ciudadana y protección de los grupos vulnerables. La capacitación anual obligatoria de los choferes profesionales, el fortalecimiento del rol de los Gobiernos Autónomos Descentralizados y la garantía de tarifas reducidas para los grupos de atención prioritaria constituyen pilares fundamentales de esta reforma, cuyo objetivo último es proteger la vida y la seguridad de los ciudadanos, garantizar un transporte público eficiente y justo, y promover una movilidad sostenible y responsable en el Ecuador. (...).”</p>
<p>CONCLUSIONES</p>	<p>El “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito 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.</p> <p>Es decir:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Dispone de iniciativa legislativa; b) Se refiere a una sola materia; c) Está presentado a la Presidencia de la Asamblea Nacional; d) Tiene exposición de motivos, considerandos y articulado; y, e) Contiene la expresión clara de los artículos que con la nueva Ley se derogarían o se reformarían.
<p>RECOMENDACIONES</p>	<p>Sobre la base de lo expuesto, la Unidad de Técnica Legislativa recomienda al Consejo de Administración Legislativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Considerar los criterios establecidos en el presente Informe; b) Calificar el “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad Vial”;

	<p>c) Unificar con los demás proyectos de ley afines, de ser el caso, conforme mandato del Artículo 58.1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa; y,</p> <p>d) Designar para su trámite a la a la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, que es competente para tratar este tipo de proyectos de ley, de acuerdo con el Artículo 21, número 4, de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.</p>
--	---

Elaborado por: AMAR

ANEXO 2
“PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY
ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE. TRÁNSITO Y
SEGURIDAD VIAL”

Proponente: Asambleísta Sara Noemi Cabrera Chacón

El precitado Proyecto de Ley introduce modificaciones a la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Tránsito Y Seguridad Vial. Los Artículos que son objeto de la Propuesta, se detallan en el siguiente Cuadro y, para una mejor apreciación, se resaltan las reformas establecidas:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.</p> <p>LO TESTADO SE ELIMINA</p>	<p>Artículo 1.- En el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sustitúyase la frase "con tarifas socialmente justas" por "respetando las tarifas reducidas para grupos de atención prioritaria".</p> <p>Art. 3.- El Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, respetando las tarifas reducidas para grupos de atención prioritaria.</p>
<p>Art. 4.- Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, normas de respeto a los grupos de atención prioritaria, ciclistas y a los usuarios de vehículos de tracción humana y fomento del uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, en su propia lengua y ámbito cultural.</p>	<p>Artículo 2.- En el artículo 4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sustitúyase en el cuarto párrafo por el siguiente:</p> <p>Art. 4.- Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito.- Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, normas de respeto a los grupos de atención prioritaria, ciclistas y a los usuarios de vehículos de tracción humana y fomento del uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, en su propia lengua y ámbito cultural.</p>

Para el efecto, el ministerio rector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito; su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades; el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos, particulares y fiscomisionales del país.

El ministerio rector implementará los contenidos curriculares para que las instituciones educativas públicas, fiscomisionales y particulares a partir del primer año de educación inicial, hasta el tercer año de bachillerato los tomen en cuenta en el proceso de educación.

~~El nivel de Gobierno correspondiente implementará campañas de respeto a las personas de los grupos prioritarios, ciclista y de promoción de la movilidad activa, en medios de comunicación y a través de las instituciones educativas públicas, particulares y fiscomisionales.~~

En el caso de las personas con discapacidad de lenguaje, visual y auditiva, el Estado garantizará su educación y capacitación mediante la participación de guías intérpretes, según la necesidad y otras medidas de apoyo y efectivas, tales como el aprendizaje mediante lenguaje de señas ecuatoriana.

LO TESTADO SE ELIMINA

Para el efecto, el ministerio rector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito; su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades; el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos, particulares y fiscomisionales del país.

El ministerio rector implementará los contenidos curriculares para que las instituciones educativas públicas, fiscomisionales y particulares a partir del primer año de educación inicial, hasta el tercer año de bachillerato los tomen en cuenta en el proceso de educación.

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, implementarán campañas de educación vial y respeto a las personas que integran los grupos de atención prioritaria, promocionarán la utilización de medios alternativos de movilidad como la bicicleta y promoverán la movilidad activa de las y los ciudadanos, en medios de comunicación y a través de las instituciones educativas públicas, particulares y fiscomisionales".

En el caso de las personas con discapacidad de lenguaje, visual y auditiva, el Estado garantizará su educación y capacitación mediante la participación de guías intérpretes, según la necesidad y otras medidas de apoyo y efectivas, tales como el aprendizaje mediante lenguaje de señas ecuatoriana.

<p>Art. 5.- Capacitación a conductores profesionales y no profesionales.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en razón del ámbito de su competencia, controlarán y exigirán la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductores profesionales y no profesionales, actividad que deberá ser realizada por las instituciones acreditadas.</p> <p>Las entidades responsables de los procesos de capacitación y formación asegurarán que en todas las escuelas y centros de conducción no profesional y de choferes profesionales, se transversalicen contenidos de inclusión social a personas con discapacidad, enfoque intercultural y de derechos de niñas, niños y adolescentes a una vida sin violencia, discriminación y abuso, derechos de los grupos de atención prioritaria; y su normativa vigente en sus cursos de manejo.</p>	<p>Artículo 3.- En el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial agréguese al final:</p> <p>Art. 5.- Capacitación a conductores profesionales y no profesionales.- El Estado, a través de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los Gobiernos Autónomos Descentralizados dentro de su jurisdicción y en razón del ámbito de su competencia, controlarán y exigirán la capacitación integral permanente, la formación y tecnificación a conductores profesionales y no profesionales, actividad que deberá ser realizada por las instituciones acreditadas.</p> <p>Las entidades responsables de los procesos de capacitación y formación asegurarán que en todas las escuelas y centros de conducción no profesional y de choferes profesionales, se transversalicen contenidos de inclusión social a personas con discapacidad, enfoque intercultural y de derechos de niñas, niños y adolescentes a una vida sin violencia, discriminación y abuso, derechos de los grupos de atención prioritaria; y su normativa vigente en sus cursos de manejo.</p> <p>"Los choferes profesionales que presten servicio de transporte público deberán recibir, al menos una vez al año, una capacitación integral en tránsito y seguridad vial. Dicha capacitación será impartida exclusivamente por escuelas de conducción acreditadas, y los costos correspondientes deberán ser asumidos directamente por cada chofer.</p> <p>Al finalizar el proceso formativo, se otorgará un certificado oficial que acredite el cumplimiento de esta</p>
---	--

	<p>obligación. Los choferes que no cuenten con el certificado vigente no podrán conducir sus unidades.</p> <p>Las operadoras de transporte estarán obligadas a remitir anualmente a la Agencia Nacional de Tránsito el registro de los certificados de sus choferes".</p>
<p>Art. 11.- El Estado fomentará la participación ciudadana en el establecimiento de políticas nacionales de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que garanticen la interacción, sustentabilidad y permanencia de los sectores público, privado y social.</p> <p>LO TESTADO SE ELIMINA</p>	<p>Artículo 4.- En el artículo 11 de la Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sustitúyase por el siguiente:</p> <p>El Estado a través del ente rector de Transporte y Obras Públicas y coordinación con los Gobiernos Autónomos Municipales, crearán políticas públicas, así como planes, programas y proyectos, encaminados a garantizar la participación ciudadana de niñas, niños y adolescentes, adultos y personas adultas mayores, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, debiendo contar obligatoriamente con la participación activa y estratégica de los sectores públicos y privados del país.</p>
<p>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:</p> <p>a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;</p> <p>b) El Ministro del Sector de la Salud o su delegado;</p> <p>c) El Ministro del Sector de la Educación o su delegado;</p>	<p>Artículo 5.- Sustitúyase el artículo 18 de la Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por el siguiente:</p> <p>El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:</p> <p>a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;</p> <p>b) El Ministro de Gobierno o su delegado;</p> <p>c) El Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional;</p>

<p>d) El Ministro de Gobierno o su delegado que no podrá ser el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional;</p> <p>e) Un representante designado por el Presidente de la República;</p> <p>f) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales que tengan más de un millón de habitantes; y,</p> <p>g) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, y municipales que tengan menos de un millón de habitantes.</p> <p>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.</p> <p>Asistirán también con voz, pero sin voto, el Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador o su delegado, el Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional o su delegado; y, el Presidente del Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado.</p> <p>Cada miembro del Directorio, tendrá una alterna o alterno, aplicando los criterios de inclusión, equidad y paridad de género.</p> <p>Los delegados de los Ministros, los representantes y los alternos de los miembros del Directorio, serán permanentes.</p> <p>LO TESTADO SE ELIMINA</p>	<p>d) Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.</p> <p>e) Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador quien será quien realice las veces de secretario, actuará en la sesiones del Directorio con voz pero sin voto.</p> <p>f) Presidente del Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado.</p> <p>g) El Director General del Servicio Integrado de Seguridad Ecu 911.</p> <p>h) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales;</p> <p>Los delegados de los Ministros, los representantes y los alternos de los miembros del Directorio, serán permanentes.</p> <p>En los casos de votación de las Sesiones del Directorio, el ministro del ente rector de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, tendrá voto dirimente.</p>
	<p>Artículo 6.- En el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito</p>

<p>Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.</p>	<p>y Seguridad Vial, agréguese al final el siguiente párrafo:</p> <p>Art. 30.3.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.</p> <p>"Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, realizarán controles aleatorios de tránsito en los principales terminales terrestres de cada ciudad del país, conjuntamente con la Policía Nacional, con el fin de resguardar la seguridad e integridad de los ocupantes de los buses y busetas de pasajeros.</p> <p>Si las empresas operadoras de transporte se niegan o no permiten las actividades de control, serán sancionadas, en virtud de lo establecido en la presente ley y su reglamento."</p>
<p>Art. 49.a.1.- Infracciones leves.- Constituyen infracciones leves, el incumplimiento de las siguientes acciones u omisiones administrativas y de control:</p> <p>1) Incumplir o inobservar las obligaciones inmersas en los títulos habilitantes suscritos por parte de la operadora, en cuanto no constituya una infracción más grave, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados;</p>	<p>Artículo 7.- Eliminar del Art. 49.A.1, el número 4, y realizar la remuneración correspondiente.</p> <p>Art. 49.a.1.- Infracciones leves.- Constituyen infracciones leves, el incumplimiento de las siguientes acciones u omisiones administrativas y de control:</p> <p>1) Incumplir o inobservar las obligaciones inmersas en los títulos habilitantes suscritos por parte de la operadora, en cuanto no constituya una infracción más grave, salvo casos de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados;</p>

<p>2) No proveer información solicitada por 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, en el término de cuatro (4) días, que sea necesaria para que estos organismos puedan ejercer sus funciones, de planificar, evaluar, regular las actividades de transporte;</p> <p>3) Proveer información inexacta o incompleta a las autoridades administrativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;</p> <p>4) Incumplir las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas o contractuales vigentes o las que norme 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, que no constituyan faltas graves o muy graves; y,</p> <p>5) No encontrarse al día en el cumplimiento de sus obligaciones para con el respectivo órgano de control.</p> <p>Estas infracciones serán sancionadas con una multa de diez (10) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la suspensión temporal de actividades de la operadora hasta por treinta días.</p> <p>LO TESTADO SE ELIMINA</p>	<p>2) No proveer información solicitada por 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, en el término de cuatro (4) días, que sea necesaria para que estos organismos puedan ejercer sus funciones, de planificar, evaluar, regular las actividades de transporte;</p> <p>3) Proveer información inexacta o incompleta a las autoridades administrativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial;</p> <p>4) No encontrarse al día en el cumplimiento de sus obligaciones para con el respectivo órgano de control.</p> <p>Estas infracciones serán sancionadas con una multa de diez (10) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general y la suspensión temporal de actividades de la operadora hasta por treinta días.</p>
<p>Art. 49.a.3.- Infracciones muy graves.- Constituyen infracciones muy graves las siguientes acciones u omisiones administrativas y de control:</p> <p>1) Utilizar los vehículos de la operadora</p>	<p>Artículo 8.- En el Art. 49.A.3, después del número 9, agregar el siguiente numeral:</p> <p>Art. 49.a.3.- Infracciones muy graves.- Constituyen infracciones muy graves las siguientes acciones u omisiones administrativas y de control:</p> <p>1) Utilizar los vehículos de la operadora</p>

<p>autorizada para prestar servicio distinto a la transportación de mercancías y sustancias peligrosas;</p> <p>2) Operar y brindar el servicio de transportación con vehículos no habilitados por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o que sobrepasen la vida útil conforme el reglamento específico que para el efecto expida el Directorio;</p> <p>3) Operar y brindar el servicio de transportación con vehículos que incumplan los mantenimientos preventivos y correctivos de acuerdo con la norma técnica correspondiente y aquellas expedidas por parte de la autoridad de tránsito competente;</p> <p>4) Operar y brindar el servicio de transportación de mercancías y sustancias peligrosas con vehículos manipulados o alterados en sus características técnicas generales y específicas, distintas a las originales que constan en la habilitación vehicular correspondiente;</p> <p>5) Llevar a bordo personas ajenas y no autorizadas para su operación;</p> <p>6) Descargar cualquier tipo de sustancias tóxicas o peligrosas sin observar las normas o protocolos de seguridad de carga y descarga vigentes;</p> <p>7) Estacionar los vehículos en la vía pública mientras estos se encuentran con carga o en la proximidad de fuentes de riego o sitios de riesgo, salvo caso fortuito y/o fuerza mayor;</p> <p>8) Realizar maniobras de carga y descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin; y,</p> <p>9) Sobrepasar los límites de carga,</p>	<p>autorizada para prestar servicio distinto a la transportación de mercancías y sustancias peligrosas;</p> <p>2) Operar y brindar el servicio de transportación con vehículos no habilitados por parte de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o que sobrepasen la vida útil conforme el reglamento específico que para el efecto expida el Directorio;</p> <p>3) Operar y brindar el servicio de transportación con vehículos que incumplan los mantenimientos preventivos y correctivos de acuerdo con la norma técnica correspondiente y aquellas expedidas por parte de la autoridad de tránsito competente;</p> <p>4) Operar y brindar el servicio de transportación de mercancías y sustancias peligrosas con vehículos manipulados o alterados en sus características técnicas generales y específicas, distintas a las originales que constan en la habilitación vehicular correspondiente;</p> <p>5) Llevar a bordo personas ajenas y no autorizadas para su operación;</p> <p>6) Descargar cualquier tipo de sustancias tóxicas o peligrosas sin observar las normas o protocolos de seguridad de carga y descarga vigentes;</p> <p>7) Estacionar los vehículos en la vía pública mientras estos se encuentran con carga o en la proximidad de fuentes de riego o sitios de riesgo, salvo caso fortuito y/o fuerza mayor;</p> <p>8) Realizar maniobras de carga y descarga en lugares inseguros y no destinados para tal fin; y,</p> <p>9) Sobrepasar los límites de carga,</p>
---	---

<p>establecidos en las normas técnicas emitidas por el ente encargado de la normalización a nivel nacional, instrumentos internacionales y demás normas que para el efecto se emitan.</p> <p>Estas infracciones serán sancionadas con la suspensión temporal de la autorización de funcionamiento por 180 días y una multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.</p> <p>En caso de reincidencia dentro de un año, contado a partir de la fecha de haberse cumplido la primera sanción, se aplicará la revocatoria definitiva de la autorización de funcionamiento de la operadora, sin perjuicio de las acciones civiles y penales correspondientes.</p>	<p>establecidos en las normas técnicas emitidas por el ente encargado de la normalización a nivel nacional, instrumentos internacionales y demás normas que para el efecto se emitan.</p> <p>10) Incumplir las disposiciones legales, reglamentarias, administrativas o contractuales vigentes o las que norme 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.</p> <p>11) No realizar los descuentos correspondientes a las personas que forman parte de los grupos de atención prioritaria al transporte terrestre público. Estas infracciones serán sancionadas con la suspensión temporal de la autorización de funcionamiento por 180 días y una multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.</p> <p>En caso de reincidencia dentro de un año, contado a partir de la fecha de haberse cumplido la primera sanción, se aplicará la revocatoria definitiva de la autorización de funcionamiento de la operadora, sin perjuicio de las acciones civiles y penales correspondientes.</p>
<p>Art. 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre.- La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:</p> <p>a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física,</p>	<p>Artículo 9.- Sustitúyase el artículo 54 por el siguiente:</p> <p>Art. 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre. - La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:</p> <p>a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física,</p>

<p>psicológica y sexual de las mujeres, hombres, adultos mayores adolescentes, niñas y niños;</p> <p>b) La eficiencia en la prestación del servicio;</p> <p>c) La protección ambiental;</p> <p>d) La prevalencia del interés general por sobre el particular; y,</p> <p>e) Tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía y las operadoras de transporte público y comercial.</p> <p>LO TESTADO SE ELIMINA</p>	<p>psicológica y sexual de niñas, niños y adolescentes, mujeres, mujeres embarazadas, hombres, personas con discapacidad, y personas adultas mayores;</p> <p>b) La continuidad, calidad, eficiencia en la prestación del servicio;</p> <p>c) La reducción y eliminación de la contaminación y la degradación ambiental;</p> <p>d) Fijación de tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía de parte de las operadoras de transporte público y comercial.</p>
<p>Art. 204.b.- Prohibiciones.- Prohíbese a los conductores de los vehículos señalados en la presente Sección:</p> <p>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;</p> <p>b) Transitar en forma paralela o rebasar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles;</p> <p>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;</p> <p>d) Realizar virajes o giros sin utilizar las señales reglamentarias respectivas;</p> <p>e) Circular sobre las aceras, áreas destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades</p>	<p>Artículo 10.- En el artículo 204.B, sustitúyase el literal g) por el siguiente y agréguese el literal h).</p> <p>Art. 204.b.- Prohibiciones.- Prohíbese a los conductores de los vehículos señalados en la presente Sección:</p> <p>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;</p> <p>b) Transitar en forma paralela o rebasar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles;</p> <p>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;</p> <p>d) Realizar virajes o giros sin utilizar las señales reglamentarias respectivas;</p> <p>e) Circular sobre las aceras, áreas destinadas al uso exclusivo de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades</p>

<p>competentes lo prohíban:</p> <p>f) Transportar a personas, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; y,</p> <p>g) Otras prohibiciones contenidas en los respectivos reglamentos.</p>	<p>competentes lo prohíban:</p> <p>f) Transportar a personas, sin equipamiento y las medidas de seguridad necesarias; y,</p> <p>g) Transportar a dos personas en motocicleta salvo que sean familiares en primer grado de consanguinidad.</p> <p>h) Otras prohibiciones contenidas en los respectivos reglamentos.</p>
	<p>Disposiciones Generales</p> <p>Única. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados serán los encargados de ejercer ampliamente sus competencias constitucionales y legales de planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial seguro.</p>
	<p>Disposición Transitoria</p> <p>Única. - En un plazo máximo de noventa días, contados a partir de la publicación de la presente ley en el Registro Oficial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales deberán expedir la normativa necesaria para dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Ley.</p>
	<p>Disposición Final</p> <p>La presente Ley Orgánica Reformatoria entrará en vigencia una vez que sea publicada en el Registro Oficial.</p> <p>Dado y firmado en la Asamblea Nacional, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los...días, del mes de ... del año 2025.</p>

Elaborado por: Daniel Guamaní Vásquez