

San Francisco de Quito, D.M. 28 de Enero de 2026

Magister

Niels Osen Peet

PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA NACIONAL

En su despacho. -

De mi consideración:

Reciba un cordial saludo de mi parte deseándole todo tipo de éxitos en sus funciones administrativas.

En virtud de las disposiciones constitucionales y legales establecidas en el artículo 134, numeral 1 de la Constitución de la República del Ecuador y de conformidad a lo previsto en el artículo 54, numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito poner en su conocimiento el **"PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL"**, a fin de que se proceda a dar el trámite jurídico pertinente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,


As. Sara Noemí Cabrera Chacón
Asambleísta por la provincia de El Oro



No. de trámite:

476914

Fecha recepción: **2026-01-28 15:18**

No. de referencia:

S/N

Fecha documento: **2026-01-28**

Remitente:

Sara Noemí Cabrera Chacón

sara.cabrera@asambleanacional.gob.ec

Revise el estado de su documento con el usuario **0705268613** en:

<http://dts.asambleanacional.gob.ec>

Oficio: Una página
Anexo: 12 páginas

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 este 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.

Desde el punto de vista técnico, la reforma incorpora la obligación de que los choferes profesionales que prestan servicio de transporte público reciban, al menos una vez al año, una capacitación integral en tránsito y seguridad vial. Esta disposición responde a la evidencia empírica que demuestra que la imprudencia del conductor y el exceso de velocidad constituyen las principales causas de los siniestros de tránsito en el país. De acuerdo con datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) y de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), en el primer trimestre de 2024 se registraron 4.868 siniestros de tránsito, cifra que, aunque representa una ligera disminución respecto al mismo período de 2023 (4.991 siniestros), sigue siendo alarmante en términos de seguridad vial. Asimismo, la ANT reportó que en 2024 fallecieron 2.302 personas en siniestros de tránsito, lo que equivale a una muerte cada 3,8 horas en el

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

territorio nacional. Estas cifras evidencian que la capacitación continua de los choferes profesionales es una medida indispensable para reducir la siniestralidad y proteger la vida de los ciudadanos.

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 el ámbito de la protección de los usuarios, la reforma establece la obligación de respetar las tarifas reducidas para los grupos de atención prioritaria, garantizando así el acceso equitativo al transporte público. Este aspecto responde al mandato constitucional de proteger a las personas en situación de vulnerabilidad, como niños, adolescentes, mujeres embarazadas, adultos mayores y personas con discapacidad. Además, se refuerza la obligación de las operadoras de transporte de remitir trimestralmente a la Agencia Nacional de Tránsito la revisión y registro de los certificados de capacitación de sus choferes, lo que permitirá un control más riguroso y transparente de las obligaciones legales.

Desde la perspectiva económica y social, los siniestros de tránsito generan elevados costos en atención hospitalaria, reparación de infraestructura y pérdida de productividad. Según estimaciones de organismos internacionales, los accidentes de tránsito representan entre el 1% y el 3% del Producto Interno Bruto de los países en desarrollo. En el caso ecuatoriano, la reducción de la siniestralidad mediante la capacitación obligatoria y los controles

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

descentralizados contribuirá a disminuir estos costos y a fortalecer la confianza ciudadana en el transporte público como un servicio esencial.

La reforma también incorpora disposiciones orientadas a la participación ciudadana en la formulación de políticas públicas de movilidad, la creación de controles aleatorios en terminales terrestres para garantizar la seguridad de los pasajeros y la protección integral de los usuarios frente a riesgos físicos, psicológicos y sexuales. Estas medidas responden a la necesidad de construir un sistema de transporte que no solo sea eficiente en términos operativos, sino también seguro y respetuoso de los derechos humanos.

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.

CONSIDERANDOS

Que el artículo 1 de la Constitución de la República del Ecuador señala que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico;

Que el artículo 120, número 6 de la Constitución de la República del Ecuador establece que, la Asamblea Nacional tendrá las siguientes atribuciones y deberes, además de las que determine la ley: expedir, codificar, reformar y derogar las leyes, e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio, y;

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Que el artículo 127 de la Constitución de la República del Ecuador determina que, las asambleístas y los asambleístas ejercerán una función pública al servicio del país, actuarán con sentido nacional, serán responsables políticamente ante la sociedad de sus acciones u omisiones en el cumplimiento de sus deberes y atribuciones, y estarán obligados a rendir cuentas a sus mandantes;

Que el artículo 134, número 1 de la Constitución de la República del Ecuador determina que, la iniciativa para presentar proyectos de ley corresponde a las asambleístas y los asambleístas, con el apoyo de una bancada legislativa o de al menos el cinco por ciento de los miembros de la Asamblea Nacional;

Que el artículo 262, número 3 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que los gobiernos regionales autónomos tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las otras que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias: Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte regional y el cantonal en tanto no lo asuman las municipalidades.

Que es necesario contar con una Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que permita organizar, regular y controlar la actividad del transporte terrestre a nivel nacional;

Que el artículo 11 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, señala que al 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;

Que el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial manifiesta que, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, metropolitanos y municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, tendrán las atribuciones de conformidad con la Constitución, la Ley y las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, dentro de su jurisdicción, con observación de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y 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 en materia de control

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales en el ámbito de sus competencias y dependiendo del modelo de gestión asumido, tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar las redes viales, estatales, urbanas y rurales de tránsito y transporte dentro de su circunscripción territorial y jurisdicción;

Que el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, expresa que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias, literal c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector;

Que existen deficiencias que aún no han sido resueltas por parte del ordenamiento jurídico vigente al no esclarecerse con objetividad las funciones y competencias para cada uno de los organismos que intervienen en la regulación y control de las actividades relacionadas con el transporte terrestre, lo que ha ocasionado que la ley no pueda aplicarse de manera correcta sin prestarse a interpretaciones;

Que pese a la existencia de un marco legal regulatorio los Gobiernos Autónomos Descentralizados, no ejercen a cabalidad sus competencias de control, ni crean planes y proyectos de mejora logística que permitan brindar a la ciudadanía un transporte público eficiente, seguro y de calidad;

En uso de sus funciones legales y constitucionales la Asamblea Nacional del Ecuador expide la siguiente:

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

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”.

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

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:

“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”.

Artículo 3.- En el artículo 5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial agréguese al final:

“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.

Al finalizar el proceso formativo, se otorgará un certificado oficial que acredite el cumplimiento de esta obligación. Los choferes que no cuenten con el certificado vigente no podrán conducir sus unidades.

Las operadoras de transporte estarán obligadas a remitir anualmente a la Agencia Nacional de Tránsito el registro de los certificados de sus choferes”.

Artículo 4.- En el artículo 11 de la Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial sustitúyase por el siguiente:

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.

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

Artículo 5.- Sustitúyase el artículo 18 de la Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial por el siguiente:

El Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial estará integrado por:

- a) El Ministro del Sector o su delegado que será el Subsecretario responsable del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, quien lo presidirá;
- b) El Ministro de Gobierno o su delegado;
- c) El Director Nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial de la Policía Nacional;
- d) Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- 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.
- f) Presidente del Consejo Consultivo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o su delegado.
- g) El Director General del Servicio Integrado de Seguridad Ecu 911.
- h) Un representante por los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales;

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

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.

Artículo 6.- En el artículo 30.3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, agréguese al final el siguiente párrafo:

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

“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.

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.”

Artículo 7.- Eliminar del Art. 49.A.1, el número 4, y realizar la remuneración correspondiente.

Artículo 8.- En el Art. 49.A.3, después del número 9, agregar el siguiente numeral:

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.

11) No realizar los descuentos correspondientes a las personas que forman parte de los grupos de atención prioritaria al transporte terrestre público.

Artículo 9.- Sustitúyase el artículo 54 por el siguiente:

Art. 54.- Aspectos de atención en la prestación del servicio de transporte terrestre. - La prestación del servicio de transporte atenderá los siguientes aspectos:

a) La protección y seguridad de los usuarios, incluida la integridad física, psicológica y sexual de niñas, niños y adolescentes, mujeres, mujeres embarazadas, hombres, personas con discapacidad, y personas adultas mayores;

b) La continuidad, calidad, eficiencia en la prestación del servicio;

c) La reducción y eliminación de la contaminación y la degradación ambiental;

ASAMBLEA NACIONAL

REPÚBLICA DEL ECUADOR

d) Fijación de tarifas técnicas, justas y equitativas para la ciudadanía de parte de las operadoras de transporte público y comercial.

Artículo 10.- En el artículo 204.B, sustitúyase el literal g) por el siguiente y agréguese el literal h).

g) Transportar a dos personas en motocicleta salvo que sean familiares en primer grado de consanguinidad.

h) Otras prohibiciones contenidas en los respectivos reglamentos.

Disposiciones Generales

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.

Disposición Transitoria

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.

Disposición Final

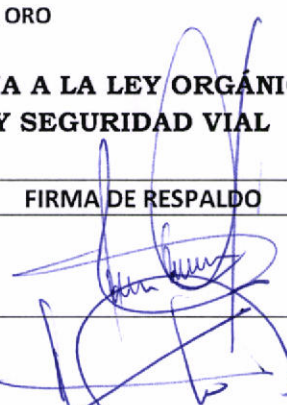
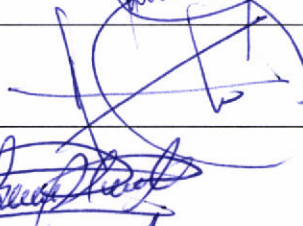
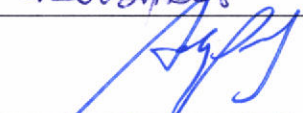
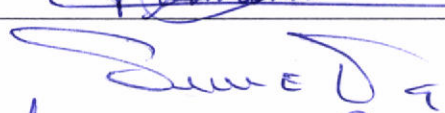
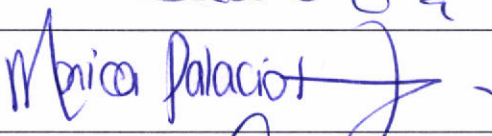
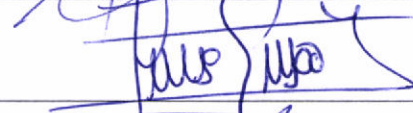
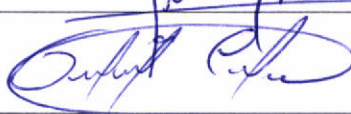
La presente Ley Orgánica Reformatoria entrará en vigencia una vez que sea publicada en el Registro Oficial.

Dado y firmado en la Asamblea Nacional, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los ...días, del mes de ... del año 2025.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

As. Sara Noemí Cabrera Chacón
ASAMBLEÍSTA POR LA PROVINCIA DE EL ORO

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

NOMBRE Y APELLIDO DEL ASAMBLEÍSTA	FIRMA DE RESPALDO
MANUELA CASANOVA M.	
HUMBERTO ALVARADO E	
MÓNICA ALEMÁN MARIÑOZ	
FRANCISCO GEORGE	
CRISTINA PARRALES YACOB	
GERMANIA ROMERO	
EUSTAQUIO TUALA	
MÓNICA PALACIOS	
ANNIE MUÑOZ AROCA	
KLEINER LIZHAN CRUZ	
FRANKLIN SAMARINCEPO	
DIEGO SANCHEZ	

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

As. Sara Noemí Cabrera Chacón
ASAMBLEÍSTA POR LA PROVINCIA DE EL ORO

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

[illegible]

**FICHA DE VERIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS
DE DESARROLLO SOSTENIBLE EN INICIATIVAS LEGISLATIVAS**

Nombre del Proyecto de Ley y/o reforma: PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Proponente de la iniciativa legislativa: Sara Noemí Cabrera Chacón

I. NECESIDAD DEL PROYECTO O INICIATIVA LEGISLATIVA

1. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad jurídica?
 - Necesidad de modificar o extinguir una normativa anterior
2. ¿Responde este proyecto de Ley y/o reforma a una necesidad programática y/o derecho?
 - Movilidad humana
3. ¿Qué normas legales vigentes se verían afectadas o deberían derogarse o reformarse con la aprobación de la norma propuesta?
LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

II. ALINEACIÓN PROGRAMÁTICA

4. ¿El ámbito de la propuesta de Ley y/o reforma y sus principios están previstos dentro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo?
¿A qué objetivo del PND se alinea más su contenido?
 - 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.
 - Objetivo 4, Impulsar el desarrollo económico que genere empleo de calidad y finanzas públicas, sostenibles, inclusivas y equitativas.
5. ¿La propuesta de Ley y/o reforma viabiliza, apoya o complementa de alguna manera los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Agenda 2030)?
¿A qué objetivo del Agenda 2030 se alinea más su contenido?
 - Objetivo 8, Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

III. REPERCUSIONES ECONÓMICAS Y PRESUPUESTARIAS

6. ¿La propuesta de Ley y/o reforma da lugar a alguna carga y/o impacto económico en:
 - Ninguno

IV. REPERCUSIONES SOCIALES

7. ¿Qué población se vería beneficiada?
 - Población nacional

V. EFECTOS Y/O REPERCUSIONES POLÍTICAS

8. ¿Qué función/es y/o entidad/es se encargarán de implementar la propuesta de Ley y/o reforma?
 - Función Ejecutiva
 - AGENCIA NACIONAL DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL
 - Gobiernos Autónomos Descentralizados Cantonal
9. ¿Es posible identificar posibles efectos secundarios negativos, conflictividad o consecuencias no deseadas de su propuesta?
NO