ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

COMISIÓN ESPECIALIZADA PERMANENTE DE GOBIERNOS AUTÓNOMOS, DESCENTRALIZACIÓN, COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

UATOXOLUQB

Trámite 263960
Codigo validación UATOXOLUQB
Tipo de documento OFICIO
Fecha recepción 13-oct-2016 15:37
Numeración documento 143 an-cegadcot-2016
Fecha oficio 13-oct-2016
Remitente ANDRADE JARAMILLO GABRIEL
Función remitente FUNCIONARIO
Revise el estado de su trámite en:
http://tramites.asambleanacional.gob.ec/ors/estadoTramite.jsf

12 fo.

Quito D. M., 13 de octubre de 2016
Oficio No. 143 AN-CEGADCOT-2016

Señora Licenciada
Gabriela Rivadeneira Burbano
PRESIDENTA DE LA ASAMBLEA NACIONAL
En su despacho

Señora Presidenta:

Por el presente dirijo a usted un cordial y respetuoso saludo a nombre de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio.

Sobre la base legal de lo dispuesto en el artículo 60 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, me permito poner en su conocimiento y del Pleno de la Asamblea Nacional, el Informe para Primer Debate del "***Proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre***", aprobado en el seno de ésta Comisión en sesión No. 034 llevada a efecto el día miércoles 12 de octubre de 2016.

Particular que informo para los fines consiguientes.

Aprovecho la oportunidad, para expresarle mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente.

Gabriel Andrade Jaramillo
SECRETARIO RELATOR
COMISIÓN ESPECIALIZADA, PERMANENTE DE GOBIERNOS AUTÓNOMOS, DESCENTRALIZACIÓN, COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARÍA
COMISIÓN ESPECIALIZADA DE GOBIERNOS AUTÓNOMOS, DESCENTRALIZACIÓN, COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

Asamblea Nacional de la República del Ecuador
Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, Número 8

Quito, D.M., 12 de octubre de 2016

INFORME DE PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

MIEMBROS DE LA COMISIÓN:

Calderón Saltos Richard Oswaldo, **Presidente**
Terán Sarzosa Segundo Fausto, **Vicepresidente**
Andino Robalino Angélica María
Caza Tipanta Hugo René
Cucalón Camacho Henry Eduardo
De la Cruz Bernardo Herman Ulises
Gómez Walfandery Irma del Carmen
Guzmán Ochoa Liliana Maura
Sánchez Ordóñez Montgómery Luis
Villacreses Peña Octavio Xavier Enrique
Yandún Pozo Cástulo René

1. ANTECEDENTES

a) Mediante oficio No. AN-RCS-190-2016, de 19 de julio de 2016, dirigido a la señora Gabriela Rivadeneira Burbano, Presidenta de la Asamblea Nacional, el Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Competencias y Organización del Territorio, Economista Richard Calderón Saltos, con el respaldo de los señores asambleístas miembros de la Comisión de Gobiernos Autónomos: Fausto Terán Sarzosa, Liliana Guzmán Ochoa, Ulises De la Cruz Bernardo, René Caza Tipanta, Montgómery Sánchez Ordóñez y Alexandra Ocles Padilla; y con el respaldo adicional de los señores asambleístas: Gilberto Guamangate y Rosa Elvira Muñoz, presenta para el trámite correspondiente, el proyecto de **Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre,** en ejercicio de la facultad conferida en el numeral 1 del Artículo 54 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

b) Con Memorando No. SAN-2016-2846, de 28 de julio de 2016, suscrito por la doctora Libia Rivas Ordóñez, Secretaria General, dirigido al Presidente de la Comisión de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, economista Richard Calderón Saltos, se remite y pone en conocimiento la resolución del Consejo de Administración Legislativa No. CAL-2015-2017-179, de 27 de julio de 2016, mediante la cual se califica el proyecto de **Ley del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre**, para su correspondiente tratamiento por parte de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Competencias y Organización del Territorio.

2. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de Ley materia de este análisis, tiene por objeto establecer el régimen jurídico para la planificación, ejecución, construcción, conservación, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

3. SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO Y OBSERVACIONES

En cumplimiento con lo dispuesto por el artículo 58 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se incluyó en el blog de la Comisión el proyecto de Ley y noticias relacionadas con su tratamiento a fin de que la ciudadanía que tenga interés en la aprobación y tratamiento del proyecto o que considere que sus derechos puedan ser afectados, acudan ante la Comisión a exponer sus argumentos.

En virtud de lo anteriormente dicho, durante el tratamiento del proyecto materia del presente informe, se recibió en comisión general a distintas autoridades relacionadas con el sector tales como, representantes del Ministerio de Transporte Obras Públicas; de la Secretaría Nacional de Planificación, SENPLADES; de la Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, AME; y del Consorcio de Gobiernos Autónomos Descentralizados Provinciales del Ecuador, CONGOPE, quienes de manera conjunta, destacaron la necesidad e importancia de esta Ley, abordando temas de orden técnico que guardan relación con la infraestructura vial del país así como de su administración y mantenimiento. Cabe mencionar, que en la elaboración del documento final del

presente proyecto de Ley, se contó con la participación activa de personal técnico y jurídico de las instituciones anteriormente señaladas.

4. ANÁLISIS

El Estado reconoce el derecho de los ciudadanos a la libre movilidad, el cual se logra gracias a la existencia de una infraestructura vial y de transporte que garantice a sus usuarios altos niveles de seguridad, conectividad y agilidad.

Por otro lado, uno de los elementos fundamentales que garantizan el desarrollo económico del país constituye una red vial eficiente y de calidad, en la medida en que permite la distribución y comercialización de bienes y servicios, así como el fomento al turismo, sobre todo en un país como el Ecuador que cuenta con varios atractivos naturales y culturales.

Para lograr estos objetivos se requiere contar con una legislación acorde con la alta inversión realizada en carreteras por parte del Estado y el cumplimiento de parámetros técnicos de seguridad y movilidad; el actual régimen jurídico contenido en la Ley de Caminos data de 1964 por lo que se vuelve imprescindible legislar en esta materia

La vialidad debe ser concebida como un sistema que integre las carreteras estatales, provinciales y cantonales que son de responsabilidad de los distintos niveles de gobiernos, en tal virtud se requiere de una regulación que permita su adecuada conectividad, la aplicación de parámetros técnicos que garanticen la funcionalidad de los diferentes tipos de vías. Para ello en aplicación del artículo 226 de la Constitución de la República, se establecen mecanismos para que los niveles de gobierno coordinen acciones para el cumplimiento de sus fines.

Por tratarse la vialidad de una competencia común a todos los niveles de gobierno, se requiere de una Ley con rango de orgánica para poder organizar las diferentes facultades que tienen los organismos involucrados en su ejercicio. Además esta Ley debe guardar armonía con la normativa relacionada a la organización territorial del Estado.

Entre los aspectos de mayor importancia que contiene el proyecto de Ley Orgánica de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre están los siguientes:

- Se desarrollan y especifican las competencias sobre la infraestructura vial a cargo tanto del gobierno central como de los gobiernos autónomos descentralizados.

- Se fortalece la red vial nacional, a través de la concepción de todas la carreteras como parte de un sistema integral, de tal forma que se garantiza su funcionalidad, independientemente de su jurisdicción.

- Se busca una adecuada clasificación de las vías y de ser el caso su reconversión en función de sus nuevas condiciones o características, por parte del ministerio del sector en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados.

- Un punto a destacarse es la planificación, que se constituye en una obligación tanto para el ministerio del sector como de los gobiernos autónomos

descentralizados que deberán aprobar sus respectivos planes de infraestructura vial, como parte de los instrumentos de ordenamiento territorial.

- Otro aspecto importante es el cumplimiento de los preceptos establecidos en el Derecho de Vía, que consiste en la facultad que tiene el Estado, para ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. De la información proporcionada por el ministerio rector, una gran parte de los terrenos afectados por el derecho de vía han sido invadidos, lo que ha producido altas erogaciones económicas y dificultades legales para la ejecución de las obras de infraestructura vial, sin mencionar el alto riesgo que significa construir al borde de las carreteras.

- Otra de las novedades introducidas en la presente normativa, es aquella que involucra la facultad de delegar a las empresas de economía mixta y por excepción al sector privado o a la economía popular y solidaria, la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación y/o el mantenimiento de la infraestructura vial.

  La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución. Todos los proyectos viales, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir la correspondiente evaluación del impacto ambiental y la debida coordinación con los niveles de gobierno competentes.

- Sin perjuicio de las atribuciones y deberes de cualquier otro organismo o institución pública, el ministerio del sector emitirá las especificaciones técnicas de carácter general que se relacionen con la construcción, ampliación, mejoramiento, rectificación y mantenimiento del sistema vial nacional, con la finalidad de lograr la homogeneidad de la infraestructura vial.

- Para preservar la infraestructura del transporte, se atribuye al ministerio del sector, la facultad de control y regulación sobre la transportación de carga pesada, especialmente en lo relacionado a pesos y medidas, a través del cual establecerá estándares nacionales para determinar los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos, que puedan transitar en toda la infraestructura del transporte terrestres del país, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos; sin perjuicio de las normativas que los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y competencia establezcan, guardando relación con la normativa nacional emitida al respecto.

- Se establece un régimen sancionatorio, que considerando las acciones u omisiones que causen perjuicio o daño a la infraestructura del transporte terrestre, serán sancionadas por la entidad competente, guardando la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada. El ministerio del sector y los gobiernos autónomos descentralizados, en el ámbito de sus competencias, tramitarán los procesos administrativos para determinar la responsabilidad y aplicarán las sanciones que correspondan.

- Finalmente, el proyecto contiene un mandato para el ministerio del sector, quien deberá implementar un sistema de información vial que incluya a toda la

red vial nacional en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, en el que se incluirá a las vías de carácter estratégico.

5. CONCLUSIONES

De los argumentos expresados, se concluye lo siguiente:

5.1. La **Ley de Caminos** vigente data de 1964 y no desarrolla los principios que sobre derechos constitucionales y régimen económico contempla la Constitución de la República, por lo que se hace necesario expedir una nueva normativa que garantice una adecuada regulación y control en la planificación, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial en el país.

5.2. La Constitución de la República, reconoce la competencia de infraestructura vial de manera expresa a todos los niveles de gobierno en su ámbito territorial, por lo que resulta indispensable establecer normas que permitan la correcta articulación y coordinación de la planificación sobre vialidad, ya que independientemente del nivel de gobierno, todas forman parte de un sistema y por tanto se deben integrar de manera armónica para que cumplan a cabalidad y con eficiencia, el ejercicio de la misma.

6. RECOMENDACIÓN

Por los argumentos expuestos en el presente informe, la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, considera que el presente proyecto de ley se enmarca dentro de la normativa constitucional y su inclusión en la legislación ecuatoriana es necesaria y conveniente, por lo que se permite presentar al Pleno de Asamblea Nacional el presente informe para su discusión en **PRIMER DEBATE.**

7. ASAMBLEÍSTA PONENTE

La Comisión designa como asambleísta ponente al Señor Presidente de la Comisión, Richard Calderón Saltos, conforme lo dispones la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

8.- NOMBRES, APELLIDOS Y FIRMAS DE ASAMBLEÍSTAS QUE SUSCRIBEN EL INFORME

Richard Calderón Saltos
PRESIDENTE

Fausto Terán Sarzosa
VICEPRESIDENTE
MIEMBRO DE COMISIÓN

Henry Cucalón Camacho
MIEMBRO DE COMISIÓN

René Caza Tipanta
MIEMBRO DE COMISIÓN

Ulises De la Cruz Bernardo
MIEMBRO DE COMISIÓN

Liliana Guzmán Ochoa
MIEMBRO DE COMISIÓN

Irma del Carmén Gómez W.
MIEMBRO DE LA COMISIÓN

Montgómery Sánchez Ordóñez
MIEMBRO DE LA COMISIÓN

Angélica María Andino R.
MIEMBRO DE LA COMISIÓN

Octavio Villacreses Peña
MIEMBRO DE COMISIÓN

René Yandún Pozo
MIEMBRO DE COMISIÓN

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente Informe fue debatido y aprobado por el Pleno de la Comisión Especializada Permanente de Gobiernos Autónomos, Descentralización, Competencias y Organización del Territorio, en sesión No. 34 llevada a cabo el día miércoles 12 de octubre de 2016, *registrándose la siguiente votación a la moción presentada por el asambleísta* ***Octavio Villacreses Peña. A FAVOR*** *los asambleístas: Richard Calderón Saltos, Fausto Terán Sarzosa, René Caza Tipanta, Liliana Guzmán Ochoa, Irma del Carmen Gómez Walfandery, Octavio Villacreses Peña, René Yandún Pozo, TOTAL 7 VOTOS.-* ***ABSTENCIÓN*** *de la asambleísta Angélica María Andino Robalino,, TOTAL 1 VOTO.-* ***AUSENTES:*** *Asambleístas: Henry Cucalón Camacho, Ulises De la Cruz Bernardo, Montgómery Sánchez Ordóñez.- Lo que certifico para los fines pertinentes.-*

Quito, 12 de octubre de 2016.

Gabriel Andrade Jaramillo
SECRETARIO RELATOR

ASAMBLEA NACIONAL
SECRETARÍA
COMISIÓN ESPECIALIZADA DE GOBIERNOS AUTÓNOMOS, DESENTRALIZACIÓN, COMPETENCIAS Y ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución de la República del Ecuador se caracteriza por fortalecer el rol del Estado en varios ámbitos. Como parte de este esfuerzo se restituyen ciertas áreas o sectores al control y gestión del Estado. En ese sentido el Estado a más de recuperar la titularidad sobre dichos sectores, se constituye en su principal gestor.

Dentro de estos sectores se encuentra la infraestructura vial, la cual dada su importancia para garantizar derechos como los de movilidad humana interna permite potenciar la actividad económica del país, al conectar los centros de producción con los de procesamiento, distribución y venta. Actividades propias de la cadena productiva que permite la concreción de importantes principios regulados en el régimen de desarrollo económico de la Constitución.

Pese a la importancia que conlleva la rectoría, planificación, regulación, gestión y control de la infraestructura vial, el Ecuador aún cuenta con una Ley que data de 1964, la cual por obvias razones no desarrolla los importantes principios que sobre derechos constitucionales y régimen económico contempla la Carta Magna.

Por otro lado, se constituyó como una parte importante dentro del fortalecimiento del Estado, el desarrollo de un régimen de distribución territorial que busca dotar a todos los niveles de gobierno de unas competencias con rango constitucional, que junto con la garantía institucional de la autonomía permite que los gobiernos autónomos descentralizados ejerzan sus atribuciones con un mayor grado de independencia, pero reconociendo la necesaria coordinación que debe existir para un correcto empleo de recursos y lograr el principio de eficiencia en la administración pública.

En el caso de la competencia de infraestructura vial, la Constitución la reconoce de manera expresa a todos los niveles de gobierno en su ámbito territorial. De ahí que resulta indispensable establecer las normas que permitan la correcta articulación y coordinación de la planificación sobre vialidad, ya que independientemente del nivel de gobierno, todas forman parte de un sistema y por tanto se deben integrar de manera armónica, para que cumplan con las funcionalidades propias de su categoría.

Además, se requiere que un organismo técnico emita las características que deben tener las diferentes tipos de vías para garantizar la seguridad de los usuarios y que estas infraestructuras cumplan con la funcionalidad que motivó su construcción.

El proyecto de Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, desarrolla un conjunto de preceptos que permite concebir los diferentes tipos de vías del país como un conjunto armónico, al brindar herramientas que garantizan la coordinación y articulación de los diferentes niveles de gobierno en esta materia de incalculable transcendencia para el país.

Con la finalidad de garantizar la integridad física de las obras viales, así como sus características funcionales, se hace necesario dotar al ente rector en infraestructura vial y a los gobiernos autónomos descentralizados de las facultades de regulación y sanción.

El presente proyecto de Ley se convertirá en una importante herramienta para el desarrollo de la competencia de vialidad y así garantizar que este sector cumpla las importantes funciones para el desarrollo económico del país.

ASAMBLEA NACIONAL
REPÚBLICA DEL ECUADOR

LA ASAMBLEA NACIONAL

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 277 de la Constitución de la República establece que serán deberes generales del Estado para la consecución del buen vivir, entre otros: producir bienes, crear y mantener infraestructuras y proveer servicios públicos; impulsar el desarrollo de las actividades y fomentar su cumplimiento a través de la implementación adecuada de las políticas públicas.

Que, el artículo 314 de la Norma Suprema dispone que el Estado será responsable de la provisión de servicios públicos entre los que se incluye a la vialidad, bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad.

Que, el artículo 316 de la Constitución de la República faculta al Estado delegar la participación en la prestación de servicios públicos, así como la gestión de los sectores estratégicos, a empresas mixtas constituidas por el Estado en las que tenga mayoría accionaria, y de forma excepcional a la iniciativa privada y a la economía popular y solidaria.

Que, el artículo 154 de la Constitución del Ecuador dispone que a las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.

Que, para una eficiente gestión, directa o indirecta, de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, en sus etapas de planificación, ejecución, construcción, explotación y conservación, es necesario contar con normas que regulen su aplicación adaptadas a la condiciones actuales de la estructura del Estado, y la visión de prestación del servicio público de vialidad; y,

Que, el artículo 133 de la Constitución del Ecuador establece que las leyes serán orgánicas y ordinarias; y, dispone que serán leyes orgánicas las que regulen la organización y funcionamiento de las instituciones creadas por la Constitución, el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales, y la organización, competencias, facultades y funcionamiento de los gobiernos autónomos descentralizados.

Que, de conformidad con el numeral 6 del artículo 120 de la Constitución de la República, corresponde a la Asamblea Nacional la atribución de expedir, codificar, reformar y derogar las leyes e interpretarlas con carácter generalmente obligatorio.

En ejercicio de las atribuciones y facultades que le confiere la Constitución de la República, expide la siguiente:

LEY ORGÁNICA DEL SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

CAPÍTULO I
OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, conservación, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio del sector, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.

Artículo 2.- Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de esta Ley, serán de aplicación obligatoria para aquellas entidades que conforman el sector público según la Constitución de la República, las personas jurídicas o naturales del sector privado, de economía mixta y de la economía popular y solidaria; y, de todas aquellas cuya actividad de servicio público se encuentre relacionada con la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley se entiende como ministerio del sector a aquel que ejerza la rectoría de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

CAPÍTULO II
CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS

Artículo 3.- Vías Terrestres. Las vías son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos y constituyen un esencial medio de comunicación que une regiones, provincias, cantones y parroquias de la República del Ecuador, cuya forma constitutiva contiene la plataforma de circulación que comprende todas las facilidades necesarias para garantizar la adecuada circulación, incluyendo aquella definida como derecho de vía y la señalización. El Reglamento General de esta Ley determinará su clasificación de acuerdo a su tipología, diseño, funcionalidad, dominio y uso.

Artículo 4.- Red vial nacional. Se entiende por red vial nacional al conjunto total de todas las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano que componen el sistema vial nacional. La red vial nacional, en razón de su jurisdicción y competencia, está integrada por la red vial estatal, red vial provincial y red vial cantonal urbana.

Artículo 5.- Red vial estatal. Se considera como red vial estatal al conjunto de vías conformadas por las troncales nacionales que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio del sector como corredores arteriales o como vías colectoras.

Son corredores arteriales aquellas vías de integración nacional, que entrelazan capitales de provincias, puertos marítimos, aeropuertos, pasos de frontera y centros de carácter estratégico para el desarrollo económico y social del país.

Son vías colectoras aquellas vías que tienen como función colectar el tráfico de las zonas locales para conectarlos con los corredores arteriales, bajo el principio de predominio de la accesibilidad sobre la movilidad.

El ente rector del sector podrá en cualquier momento declarar una vía, corredor arterial o vía colectora como parte de la red vial nacional, en coordinación con la entidad responsable de la competencia según su jurisdicción.

Artículo 6.- Red vial provincial. Se define como red vial provincial al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia que no incluya zonas urbanas ni formen parte del inventario de la red vial estatal o cantonal urbana. El Reglamento General de esta Ley determinará la característica y tipología de la red vial provincial.

Artículo 7.- Red vial cantonal urbana. Se entiende por red vial cantonal urbana al conjunto de vías que conforman la zona urbana del cantón, la cabecera parroquial rural y aquellas vías que, de conformidad con cada planificación municipal, estén ubicadas en zonas de expansión urbana.

Dado que la conectividad y movilidad es de carácter estratégico, cuando una vía de la red vial nacional o red vial provincial atraviese un sector urbano, la jurisdicción y competencia sobre el eje vial, pertenecerá al gobierno central o provincial, según el caso.

Artículo 8.- Conversión de Vías. Las vías terrestres que adquieran nuevas condiciones o características, a las previamente establecidas, serán reclasificadas por el ministerio del sector de acuerdo a sus nuevas condiciones, en coordinación con la entidad responsable de la competencia según su jurisdicción. En función del interés público, los caminos privados y senderos de propiedad privada, podrán convertirse en caminos de uso y goce público, siempre que sean necesarios para unir poblaciones, por razones de índole económica, o por consideraciones funcionales dentro de la red vial nacional, de conformidad con las normas establecidas en el Reglamento General de esta ley.

Artículo 9.- Componentes Funcionales y Operativos. Son componentes funcionales y operativos aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar y mejorar la fluidez del transporte terrestre que contribuyen a un mejor servicio público de vialidad, tales como: puentes, intercambiadores, facilitadores de tránsito, estaciones de peaje y pesaje de vehículos, estaciones de inspección, estacionamientos para emergencias, centros logísticos y señalización acorde a las normas dictadas para el efecto.

Forman parte integrante de la infraestructura vial: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes.

Asimismo, se considerará que forman parte de la infraestructura vial, para los efectos de esta Ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios.

Artículo 10.- Áreas y facilidades de Servicios Adicionales. Son aquellas zonas conectadas a las carreteras que brindan comodidades adicionales al usuario de la infraestructura de transporte; entre éstas se cuentan los terminales terrestres, estaciones de servicio, centros informativos, áreas de parqueo, paraderos, áreas de descanso, áreas de baños y aseo personal, áreas de atención médica de emergencia y otras facilidades al usuario de la vía.

Artículo 11.- Planificación de la viabilidad. El ministerio del sector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial. En dichos planes se incluirá la infraestructura vial existente y aquella proyectada, en la que se deberá considerar espacios para la construcción de ciclovías.

Los propietarios de los terrenos afectados con el trazado vial no podrán construir o cultivar, salvo autorización expresa de la autoridad competente. Cualquier sembradío o construcción posterior a la inscripción en el Registro de la Propiedad y la notificación de este gravamen al

propietario no será indemnizada en el caso de declaratoria de utilidad pública y posterior expropiación.

Durante el proceso de elaboración de los respectivos planes se contará con la participación de los niveles de gobierno sobre los que transcurran las vías proyectadas.

Artículo 12.- Proyectos. La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes. En caso de tener incidencia en la red vial estatal, el ministerio del sector revisará y aprobará la prefactibilidad y factibilidad de los proyectos de infraestructura vial.

Todos los proyectos de infraestructura vial, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los estudios de impacto ambiental y de seguridad vial de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto emitida por la autoridad competente. Se considerarán además las afectaciones sobre el hábitat construido a los predios y las medidas necesarias para compensar a los propietarios de los mismos.

En el proceso de elaboración y previo a la aprobación de los proyectos se informará a los niveles de gobierno sobre los que transcurra la vía para que remitan sus observaciones y sugerencias.

CAPÍTULO III
ORGANISMOS DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Sección Primera
RECTORÍA, ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL MINISTERIO DEL SECTOR

Artículo 13.- Rectoría. La definición de la política pública de la infraestructura vial de transporte terrestre y todos los servicios viales corresponde al ministerio del sector y se rigen por los principios establecidos en la Constitución de la República y en el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de las competencias de los gobiernos autónomos descentralizados.

Artículo 14.- Atribuciones y Deberes. Corresponde al ministerio del sector:

1. Emitir las políticas públicas de vialidad y parámetros técnicos generales para la estructuración y ejecución de planes, programas y proyectos que garanticen una infraestructura vial eficiente y de calidad. Deberán ser aplicadas por las instituciones que integran el sector público, incluidos los gobiernos autónomos descentralizados.

2. Planificar, al amparo de las políticas públicas sectoriales, el mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras del transporte terrestre y el mejoramiento continuo de los servicios de vialidad del país, en concordancia con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo.

3. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Nacional y el Plan Estratégico de Movilidad Nacional.

4. Administrar la red vial estatal realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental.

5. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para la apertura del trazado, construcción, ampliación,

rectificación u otros, para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial estatal, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias.

6. Delegar a las empresas de economía mixta en las cuales el Estado tenga mayoría accionaria, la facultad para la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación o el mantenimiento de la infraestructura vial. Excepcionalmente podrá delegar al sector privado o a la economía popular y solidaria.

7. Establecer y recaudar la Contribución Especial de Mejoras por la inversión realizada, a cuyos propietarios de los bienes inmuebles que se benefician por el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial estatal, acorde a la normativa dictada para el efecto.

8. Fijar, cobrar o autorizar el cobro de tasas y tarifas viales, para el financiamiento, uso y mantenimiento integral de la infraestructura de la red vial estatal, de sus componentes funcionales y las áreas de servicios auxiliares y complementarias; para tal efecto, se establecerán las bases generales de regulación de tarifas aplicables.

9. Administrar el uso y retiro de vallas en las vías de su competencia, que pudieran generar contaminación visual o ambiental. De manera excepcional podrá autorizar la colocación y ubicación de rótulos y vallas de carácter informativo.

10. Establecer estándares nacionales para determinar los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos que puedan transitar en toda la infraestructura del transporte terrestre del país, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos sin perjuicio de las normativas que los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y competencia establezcan para el efecto las que obligatoriamente deberán guardar armonía con la normativa nacional emitida al respecto.

11. Fijar los procedimientos operativos específicos para la gestión de las estaciones de pesaje y el ejercicio del control sobre los vehículos que excedan los pesos y dimensiones establecidos para el efecto en el Reglamento General de esta Ley.

12. Ejercer la acción coactiva en el ámbito de su competencia.

13. Las demás atribuciones y deberes que le competen, según las leyes y reglamentos existentes.

Sección Segunda
COMPETENCIAS DE LOS GOBIERNOS AUTÓNOMOS DESCENTRALIZADOS

Artículo 15.- Competencias de vialidad. Los gobiernos autónomos descentralizados en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las facultades y atribuciones en materia de vialidad que correspondan, de conformidad con el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, la presente Ley, las resoluciones del Consejo Nacional de Competencias y demás normativa aplicable para el ejercicio de esta competencia.

Artículo 16.- Deberes y atribuciones. Son deberes y atribuciones de los gobiernos autónomos descentralizados provinciales y municipales, en el ámbito de su competencia:

1. Elaborar e implementar el Plan Sectorial de Infraestructura del Transporte Terrestre Municipal o Provincial y el Plan Estratégico de Movilidad Municipal o Provincial de su

respectiva circunscripción territorial, el mismo que será un insumo de su Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.

2. Administrar la red vial de su jurisdicción realizando las acciones de planificación, diseño, construcción, rehabilitación, señalización, conservación, mantenimiento, operación y financiamiento, considerando el mínimo impacto ambiental.

3. Incorporar al sistema nacional vial, la información que incluya a toda la red vial de su jurisdicción en coordinación con el ministerio del sector

4. Declarar de utilidad pública con fines de expropiación y ocupación inmediata los inmuebles que se requieran para la apertura del trazado, construcción, ampliación, rectificación u otros, para el desarrollo de la infraestructura del sistema vial de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias.

5. Delegar a las empresas de economía mixta en las cuales el Estado tenga mayoría accionaria, la facultad para la prestación del servicio público de vialidad, que puede comprender el diseño, la construcción, la operación o el mantenimiento de la infraestructura vial. Excepcionalmente podrá delegar al sector privado o a la economía popular y solidaria.

6. Establecer y recaudar la Contribución Especial de Mejoras por la inversión realizada, a cuyos propietarios de los bienes inmuebles que se benefician por el desarrollo y mejoramiento de la infraestructura vial de su jurisdicción, acorde a la normativa dictada para el efecto.

7. Fijar, cobrar o autorizar el cobro de tasas y tarifas viales para el financiamiento, uso y mantenimiento integral de la infraestructura vial de su jurisdicción, de sus componentes funcionales y las áreas de servicios auxiliares y complementarios; para tal efecto se establecerá las bases generales de regulación de tarifas aplicables.

8. Administrar el uso y retiro de vallas en las vías de su competencia, que pudieran generar contaminación visual o ambiental. De manera excepcional se podrá autorizar la colocación y ubicación de rótulos y vallas de carácter informativo.

9. Determinar en su normativa local los pesos, dimensiones y demás características de los vehículos, que puedan transitar en toda la infraestructura vial de su jurisdicción, de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos, la que deberá estar acorde con los estándares fijados en la normativa nacional emitida al respecto.

10. Fijar los procedimientos operativos específicos para la gestión de las estaciones de pesaje y el ejercicio del control sobre los vehículos que excedan los pesos y dimensiones establecidos para el efecto en el Reglamento General de esta Ley.

11. Ejercer la acción coactiva en el ámbito de su competencia.

12. Las demás atribuciones y deberes que le competen, según las leyes y reglamentos existentes.

Artículo 17.- Competencia Parroquial. En el marco de lo establecido en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, el gobierno autónomo descentralizado parroquial rural podrá ejecutar y mantener la vialidad parroquial y vecinal, previa coordinación y suscripción de convenios entre los niveles de gobierno donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de

mantenimiento se podrán ejecutar mediante gestión directa, a través de empresas públicas, delegación a empresas de la economía popular y solidaria o la cogestión comunitaria.

CAPÍTULO IV
DERECHO DE VÍA

Artículo 18.- Derecho de Vía. Es la potestad estatal manifestada en la disposición permanente y obligatoria de una faja de terreno destinada a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de la vía.

Los terrenos ubicados dentro del derecho de vía constituyen bienes de dominio público y la autoridad competente tendrá la facultad de uso y goce en cualquier tiempo. En el caso que estos predios sean de propiedad de terceros, la autoridad competente aplicará el procedimiento expropiatorio regulado en la ley de la materia.

Artículo 19.- Procedimiento. La autoridad competente establecerá el derecho de vía y los retiros mediante acto administrativo de aprobación del proyecto vial respectivo. Dicho acto administrativo constituirá el anuncio del proyecto y cumplirá lo establecido en la ley que regula el uso del suelo.

La autoridad competente podrá ordenar la demolición de construcciones, el corte de árboles y la destrucción de todo otro obstáculo que se encuentre en los terrenos que comprenden el derecho de vía. Para el cumplimiento de esta orden se aplicará el procedimiento administrativo establecido en la normativa respectiva.

Artículo 20.- Dimensiones. De manera general, el derecho de vía se medirá desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual se ubicará únicamente el cerramiento de los inmuebles.

Para realizar construcciones sobre estos inmuebles, deberá observarse un retiro adicional que se medirá a ambos lados de la misma, desde el borde exterior del derecho de vía. El retiro consiste en una de afección para los predios aledaños a una vía pública y que será establecido por la autoridad competente.

El ministerio rector del sector establecerá los estándares técnicos generales para que la autoridad competente fije mediante acto normativo, el derecho de vía y los retiros en las vías de su jurisdicción y competencia.

Artículo 21.- Autorización de obras. Para ejecutar en los retiros cualquier tipo de obras o cultivos se requerirá previamente la autorización de la autoridad competente, sin perjuicio de los otros permisos exigidos por la normativa sobre uso de suelo.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de retiro podrán realizarse, previa autorización correspondiente, obras de reparación y mantenimiento, sin que el incremento de valor que aquellas comporten, pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

Artículo 22.- El derecho de vía y sus condiciones de uso. Sólo, cuando se trate de la prestación de un servicio público o de interés general y no afecte a la seguridad vial, sin modificar los niveles de servicio previstos para el proyecto y de acuerdo a la clasificación de la vía, podrán realizarse obras o instalaciones en el área del derecho de vía de la carretera, previa autorización de la autoridad competente.

Artículo 23.- Prohibición. Está totalmente prohibido colocar avisos publicitarios de índole comercial, vallas o rótulos de cualquier naturaleza en la vía, en toda el área que comprende el derecho de vía, en los dispositivos de señalización o en sus soportes, así como, en cualquier lugar visible desde la vía, incluido el espacio aéreo correspondiente. La máxima autoridad competente deberá disponer el retiro de cualquier rótulo, señal o valla publicitaria, sin lugar a reclamo o reparación alguna, independiente de las acciones de daños y perjuicios que pueda interponer.

Se exceptúa de la prohibición anterior la instalación de dispositivos de señalización preventiva, informativa y de seguridad vial, de conformidad con la normativa que para el efecto emita la autoridad competente y con los estándares técnicos generales establecidos por el ministerio rector del sector.

Artículo 24.- Responsabilidad. Los funcionarios designados para la supervisión, conservación o mantenimiento del derecho de vía serán legal y pecuniariamente responsables en caso de permitir la ocupación de la vía y de la faja correspondiente del derecho de vía, dentro de su jurisdicción.

Artículo 25.- Ocupación temporal. La ocupación temporal consiste en el uso y goce de los terrenos o predios en áreas que no correspondan al trazado de la vía y a la faja del Derecho de Vía, pero necesarias para el desarrollo de una obra de infraestructura vial, mientras dure su construcción, mantenimiento y explotación.

Cuando la entidad competente requiera la ocupación temporal, determinará el monto de la indemnización a pagar, aplicando los principios de equidad y justo precio.

Artículo 26.- Servidumbres. Se establecerán servidumbres obligatorias y gratuitas sobre todos los terrenos que se requieran para viabilizar los proyectos de infraestructura vial y sus componentes funcionales, de acuerdo a las normas prescritas en el Reglamento General de esta Ley y conforme las disposiciones del Código Civil que constituye norma supletoria en esta materia.

Artículo 27.- Uso de materiales y fuentes de materiales. Las entidades públicas encargadas de la ejecución de obras de infraestructura del transporte terrestre, podrán explotar libremente los materiales necesarios para la obra pública en áreas libres o concesionadas, acorde a los preceptos constitucionales y legales vigentes.

La explotación de los materiales de construcción para obras de infraestructura vial, podrá ser realizada por el Estado mediante administración directa o a través de sus contratistas o concesionarios, en áreas no concesionadas o concesionadas.

En concordancia con la Ley de Minería, cuando las minas se encontraren en propiedad de particulares, se deberá cancelar un valor monetario por concepto de uso y goce de la servidumbre, así como por los daños causados por efectos de la explotación mas no por el valor de los materiales extraídos.

CAPÍTULO V
CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Artículo 28.- Responsabilidad. El gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados en su jurisdicción, tienen la obligación de conservar la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, que estuvieren a su cargo.

Artículo 29.- Notificación sobre daños. Las personas que conozcan de los daños que se produjeren en la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, lo pondrán en conocimiento de las autoridades del ministerio del sector y los gobiernos autónomos descentralizados de la circunscripción, quienes deberán adoptar las medidas inmediatas para atenderlos, dentro del ámbito de sus competencias.

Artículo 30.- Reparaciones. En general, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar, todo daño causado al patrimonio vial será inmediatamente reparado por su autor, sea persona natural o jurídica.

Artículo 31.- Señalización. Se considera parte de las vías terrestres definidas en la presente ley, la señalización vertical, horizontal y temporal, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral. Tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador.

Todo daño, sustracción o deterioro del equipamiento de señalización vial, deberá ser sancionado conforme lo previsto por el Código Orgánico Integral Penal y dará derecho a la indemnización que corresponda por efecto de los daños causados.

Artículo 32.- Remoción de obstáculos. Siempre y cuando no represente un riesgo, cualquier persona podrá remover todo obstáculo construido o colocado en la infraestructura del transporte terrestre, que no hayan sido previstos en el diseño o trazado del proyecto, no cumpla alguna función y no tenga la autorización por parte de la autoridad competente.

Artículo 33.- Uso temporal de caminos privados. Cuando por cualquier circunstancia quedare interrumpida una vía o quede intransitable un sector de la misma, se podrá circular temporalmente por los caminos privados o terrenos colindantes que sean necesarios para mantener el tránsito. Se restablecerá la movilidad a su estado anterior una vez reparado el daño. La autoridad que dispuso tal situación, será responsable de dejar el camino utilizado, al menos en las mismas condiciones a las que se encontraba antes de suscitarse el hecho.

Artículo 34.- Utilización de maquinaria y herramientas particulares. Cuando circunstancias de emergencia o de extrema necesidad lo exijan, y no se llegare a un acuerdo, podrán utilizarse maquinarias y herramientas aún de particulares, pagando un precio equitativo que compense el uso, las reparaciones necesarias y cualquier daño que se ocasione. En tal caso, las maquinarias y las herramientas serán utilizadas por el tiempo indispensable y, en lo posible, con el propio personal que habitualmente opere las maquinarias.

Artículo 35.- Conducción de aguas. No se podrá trasladar aguas a lo largo de la infraestructura del transporte terrestre o cruzar con éstas las vías, sino mediante acueductos impermeables o totalmente cubiertos y vehículos especialmente diseñados para el efecto y previa autorización de la autoridad competente, sin perjuicio de las demás autorizaciones que se requieran para el efecto.

Artículo 36.- Filtraciones o desbordamientos de los canales o acueductos. Los canales y cualquier acueducto adyacente al sistema de infraestructura del transporte terrestre, que por escorrentía superficial, filtraciones o desbordamientos amenazaren dañar o dañaren su estructura, serán reparados por el dueño o autor, en el plazo que señale la autoridad competente.

Artículo 37.- Prevención de derrumbes. El dueño del predio colindante con una infraestructura del transporte terrestre, será responsable por derrumbes provocados por culpa o negligencia comprobada por el tratamiento de las aguas sobrantes o residuales existentes en sus predios.

Los propietarios de terrenos colindantes a la infraestructura vial que realicen actividades no pueden realizar obras que pongan en riesgo dicha infraestructura. Están obligados a su costa, a recolectar y evacuar las aguas sobrantes de su predio en un canal que deberá construir dentro de su propiedad para evitar saturación, derrumbamientos o cualquier otro daño al sistema vial nacional.

El ejecutor de la obra pública debe construir todas las obras complementarias para dar seguridad a la infraestructura vial de transporte; para el caso de las quebradas, es responsabilidad del Estado la limpieza y mantenimiento.

Artículo 38.- Cuidado de frentes y cunetas. Los propietarios de terrenos colindantes con la infraestructura del transporte terrestre, a su costa, conservarán en perfecto estado y funcionamiento los frentes y las cunetas situadas junto a su respectiva propiedad y que sean de libre acceso; y además, mantendrán limpia y libre de vegetación la faja que comprende el derecho de vía.

Cuando el cuidado de frentes y cunetas se lo realice por administración directa del ente competente o a través de un contrato administrativo, se podrá fijar una tasa por la prestación del servicio.

Artículo 39.- Paso de semovientes. Dentro de la planificación y construcción del sistema vial, se adoptarán las medidas necesarias para facilitar o impedir la circulación de semovientes en las vías según lo determine la autoridad competente, en función de la clasificación de la vía.

Artículo 40.- Prohibición de afectación a la seguridad del tránsito. Se prohíbe, dentro del derecho de vía de la infraestructura del transporte terrestre, la construcción o apertura de accesos a las propiedades aledañas a las vías, fuera de las zonas diseñadas para el efecto.

Cualquier obra que requiera realizarse en una vía pública, deberá ser previamente autorizada por la máxima autoridad de la entidad competente.

Artículo 41.- Prohibición de depósito de escombros y desechos. Se prohíbe expresamente depositar en el área que comprende el derecho de vía, escombros y desechos; para lo cual existe los botaderos o sitios de disposición final de los desechos sólidos que deberán ubicarse fuera de esa área, sin perjuicio de lo cual, la entidad competente, podrá iniciar las acciones legales que correspondan y su retiro será a costa del infractor.

Artículo 42.- Prohibición de obstaculizar el libre uso de la infraestructura y áreas del Derecho de Vía. Se prohíbe ocupar, colocar obstáculos, estacionar vehículos, alterar, obstruir, estrechar o desviar la infraestructura del transporte terrestre, espaldones y terrenos adyacentes dentro del Derecho de Vía o sus obras de drenaje y de defensa, extraer de éstas tierras, cultivos o materiales, que dificulten su libre uso.

Igualmente, queda terminantemente prohibido el uso y usufructo de cualquier naturaleza cualquiera que este sea, tanto en las áreas del Derecho de Vía como en la Infraestructura del Transporte Terrestre y obras adicionales.

Artículo 43.- Destrucción de obras realizadas. Las personas naturales o jurídicas que infringieren cualquiera de las prohibiciones contempladas en los artículos anteriores, estarán

obligados a su costa, a derrocar las obras realizadas; y, en general, a volver las cosas a su estado anterior. En caso de incumplimiento, podrán ser efectuadas por la entidad competente, a costa del infractor, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales que pudieran generarse.

CAPÍTULO VI
PESOS Y DIMENSIONES

Sección Primera
Generalidades

Artículo 44.- Regulación y control. La autoridad, regulará y controlará en el ámbito de su competencia, la conservación de la infraestructura del transporte terrestre en relación a la circulación de vehículos de carga pesada, de acuerdo a lo establecido para el efecto en la presente Ley, su Reglamento General y demás normativa aplicable.

Artículo 45.- Prohibición de circulación. Se prohíbe la circulación, por todas las vías de la infraestructura del transporte terrestre, a los vehículos de carga, que excedan los pesos y medidas máximas permitidas y en general de cualquier clase de vehículos con oruga metálica, llantas de acero o con cadenas en sus ruedas, que deberán transportarse en plataformas, remolques o semirremolques y dar cumplimiento a las normas técnicas señaladas en el Reglamento General de esta Ley. Se exceptúan aquellos vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos cuando ocasionalmente, deban transportarse cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, los que para el efecto deberán contar con los certificados de operación especiales, sin perjuicio de las normativas que los gobiernos autónomos descentralizados dentro de su jurisdicción y competencia establezcan para el efecto que obligatoriamente deberá guardar relación con la normativa nacional emitida al respecto.

Sección Segunda
Documentos de Control

Artículo 46.- Documentos habilitantes. Son documentos habilitantes para la transportación, importación y fabricación de vehículos de carga pesada los Certificados de Operación Regular, Certificados de Operación Especial y Licencias de Importación, los cuales se otorgarán a las personas naturales o jurídicas que cumplan con los requisitos exigidos en el Reglamento General de esta Ley.

Artículo 47.- Otorgamiento y legalización. Los documentos habilitantes serán conferidos por el ministerio del sector, previa inspección de los vehículos y constatación de la información en los establecimientos destinados para el efecto.

Los propietarios de los vehículos que trata este Capítulo, obtendrán del ministerio del sector los correspondientes certificados de operación regular o especial, en los que constarán las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos de acuerdo a la clasificación y construcción de los mismos, además de la información que sea requerida.

Para cada unidad que integra un vehículo combinado, se otorgará los Certificados de Operación Regular según lo establecido en la presente Ley y su Reglamento General.

CAPITULO VII
INFRACCIONES QUE AFECTEN A LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Artículo 48.- Definición. Son las acciones u omisiones que causen perjuicio o daño a la infraestructura del transporte terrestre y serán sancionadas por la entidad competente, guardando la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la

sanción aplicada, considerándose especialmente los siguientes criterios para la graduación de la sanción a aplicar:

1. La existencia de intencionalidad o reiteración.
2. La naturaleza de los perjuicios causados; y,
3. La reincidencia.

Artículo 49.- Clasificación de las infracciones. Las infracciones que se cometan en virtud de la presente Ley, se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 50.- Infracciones leves. Cometen infracciones leves y serán sancionados con multa de hasta un salario básico unificado, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a) El propietario de terreno colindante que no cumpla las obligaciones de conservación de infraestructura establecida para los privados en la presente Ley.
b) No utilizar los pasos implementados para la circulación de semovientes en el Red Vial Estatal.
c) Ejecutar obras e instalaciones en el derecho de vía sin la autorización o permiso requeridos, o incumpliendo algunas de las prescripciones previstas en las referidas autorizaciones.
d) Colocar, verter, arrojar o abandonar en las vías públicas obstáculos, escombros, objetos o materiales de cualquier naturaleza.
e) Circular sin el Certificado de Operación Regular o Especial vigente, otorgado por el ministerio del sector.
f) Circular sin los dispositivos de identificación para el transporte de carga pesada, conforme las disposiciones del Reglamento General de esta Ley.

Artículo 51.- Infracciones graves. Cometen infracciones graves y serán sancionados con multa de dos a cuatro salarios básicos unificados, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a) Deteriorar cualquier elemento de la infraestructura del transporte terrestre relacionado con la orientación y seguridad de la circulación.
b) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la infraestructura del transporte terrestre, de sus componentes funcionales o en las áreas de servicios complementarios.
c) Construir accesos a las propiedades aledañas a las vías, fuera de las zonas diseñadas para el efecto.
d) Realizar en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos.
e) Colocar avisos o vallas publicitarias sin observar la normativa establecida por el ministerio del sector o los gobiernos autónomos descentralizados en el ámbito de sus competencias.
f) Transportar carga para la cual no fue diseñado el vehículo de carga pesada o su combinación.
g) Transportar carga no autorizada.
h) No contar con los dispositivos de identificación para el transporte de carga pesada, conforme las disposiciones del Reglamento General de esta Ley.
i) No contar con el título habilitante para la transportación o importación de carga.

La reincidencia en los literales f), g), h) e i), sin perjuicio de la multa establecida, dará lugar a la inhabilitación parcial del certificado regular que para el efecto se haya otorgado.

Artículo 52.- Infracciones muy graves. Cometen infracciones muy graves y serán sancionados con multa de cinco a diez salarios básicos unificados, sin perjuicio de solucionar a su costa los daños causados, quienes incurran en los siguientes actos:

a) Sustraer, o destruir cualquier elemento de la infraestructura del transporte terrestre relacionado con la orientación y seguridad de la circulación, o modificar sus características.
b) Establecer, en la zona de derecho de vía, edificaciones o instalaciones de cualquier naturaleza, o realizar actividades que resulten peligrosas para los usuarios de la infraestructura del transporte terrestre.
c) Circular con pesos y dimensiones que excedan los límites establecidos en las normas establecidas en el Reglamento General de esta ley.
d) Invadir con instrumentos, herramientas o instalaciones de mecanismos de riego y con el líquido por efecto de las aspersiones, las zonas del derecho vía.

Sin perjuicio de aplicar la sanción correspondiente al literal c), el vehículo podrá ser detenido, hasta que el conductor o propietario, regularice su habilitación o rectifique el exceso de peso o dimensión.

Artículo 53.- Comisión de delitos. Si los actos u omisiones cometidos contra la infraestructura del transporte terrestre, pudieren ser constitutivos de delito, la entidad competente pondrá en conocimiento de forma inmediata a la autoridad penal competente, de conformidad a lo previsto en el Código Orgánico Integral Penal.

Las sanciones previstas por esta Ley son de carácter administrativo y se podrán imponer serán sin perjuicio de las aquellas previstas en el Código Orgánico Integral Penal.

Artículo 54.- Responsabilidad pecuniaria. El gobierno central a través del ministerio del sector o los gobiernos autónomos descentralizados, en el ámbito de sus competencias, asumirán la operación y el costo económico de los daños ocasionados; y, se exigirá a los responsables, la repetición de lo gastado, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civil o penales a que dé lugar.

Artículo 55.- Competencia administrativa. El ministerio del sector y los gobiernos autónomos descentralizados, en el ámbito de sus competencias tramitarán los procesos administrativos para determinar la responsabilidad y aplicarán las sanciones que correspondan, en virtud de lo previsto en la presente ley y la norma que regule los procedimientos en sede administrativa.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Uniformidad. Toda obra de infraestructura vial a cargo de los gobiernos autónomos descentralizados municipales y provinciales que se conecte con la red vial estatal, deberá guardar uniformidad al momento de su enlace con la tipología de vía administrada por el ministerio del sector, con el propósito de mantener los niveles de servicio de vialidad y garantizar la seguridad vial de los usuarios. A efectos de mantener un control adecuado de esta disposición, no se autorizará la conexión a la red vial estatal, en tanto no se cumpla la presente disposición.

SEGUNDA.- Prohibición de Asentamiento. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales y metropolitanos, deberán contemplar en sus instrumentos de ordenamiento territorial la prohibición del asentamiento de áreas urbanas en las zonas aledañas y colindantes a la red vial estatal o provincial con el fin de mantener los niveles de servicio de vialidad planificados. En caso de inobservancia de esta disposición por la falta de planificación o ejercicio de control del ordenamiento territorial debidamente declarada por la autoridad

competente, los niveles de gobierno responsables deberán asumir el costo que corresponda a la infraestructura vial referida, valor que será descontado de forma automática del presupuesto asignado al gobierno autónomo descentralizado respectivo.

TERCERA.- Servidumbre Legal. En el Reglamento General a esta Ley, el ministerio del sector establecerá las dimensiones mínimas de las servidumbres de tránsito en los caminos de herradura.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- El Presidente de la República, en un plazo de ciento ochenta días contados a partir de la fecha de publicación de esta ley en el Registro Oficial, expedirá el correspondiente Reglamento General a esta Ley.

SEGUNDA.- En aquellos aspectos que no se opongan a la presente Ley, el Reglamento de Aplicación a la Ley de Caminos y demás normativa aplicable, se mantendrán vigentes mientras no sean expresamente derogados.

TERCERA.- Los actos administrativos y los trámites que estuvieren en proceso a la fecha de publicación de la presente ley, continuarán hasta su resolución, conforme a las disposiciones legales y normativas que se hallaban vigentes al momento de su instrumentación.

CUARTA.- En el plazo de 180 días contados a partir de la fecha de publicación de la presente Ley en el Registro Oficial, el ministerio del sector deberá implementar un sistema de información vial que incluya a toda la red vial nacional en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados, en el que se incluirá a las vías de carácter estratégico.

DISPOSICIÓN REFORMATORIA

ÚNICA. Sustituir el numeral 25 del Art. 29 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, por el siguiente:

> *"25. Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito de sus competencias y a nivel nacional, para proyectos de interés nacional;"*

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA. Se deroga la Ley de Caminos publicada en el Registro Oficial No. 285 de 7 de julio de 1064, sus posteriores reformas y toda normativa que se oponga a la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA. La presente Ley entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.
La presente Ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.