

Quito, 28 de abril del 2023

Señor
Darío Herrera
Ministro de Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
En su despacho

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
GESTIÓN INTERNA DE CERTIFICACIÓN,
DOCUMENTACIÓN Y ARCHIVO
RECEPCIÓN DE DOCUMENTOS

U 3 MAYO 2023

RECIBIDO POR:

HORA:

Juan Vera
6 HORAS

Señor
Gonzalo Vera
Viceministro de Servicios del Transporte y Obras Públicas
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
En su despacho



DIRECCIÓN DE SECRETARÍA GENERAL
INGRESO DE DOCUMENTOS
TRÁMITE: ANEXOS:

No. De Trámite:

15691-E

Señora
Pamela Mendieta Molina
Directora Ejecutiva
Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre,
Seguridad Vial
En su despacho

U 3 MAYO 2023

Recibido por:

D. Ejecutiva

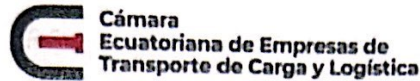
Trámites	Permisos	Anulados	Cd's	Cajas	Otros

El aparato productivo del Ecuador conoció y analizó el proyecto de Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyo objetivo debería ser el de facilitar la implementación de la Ley, aprobada en el 2021 y publicada el 10 de agosto del mismo año.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas informó el 19 de abril pasado que las personas interesadas deben formular observaciones a este proyecto hasta el día 28 de abril de 2023.

Desde el sector productivo se realizó un análisis profundo al texto propuesto y consideramos que algunos artículos afectan directamente el desarrollo productivo del país, tan necesario en estos momentos.

Destacamos y reconocemos esta normativa, porque gran parte de ella prioriza el bienestar de la población, la seguridad vial y la protección al medio ambiente.



Sin embargo, algunos artículos limitan la inversión, afectan la competencia, impiden la generación de nuevas fuentes de empleo e incluso podrían abrir las puertas a actos de corrupción que incidirían directa y negativamente en el aparato productivo privado ecuatoriano. Incluso, vulnera derechos garantizados en la Constitución del Ecuador garantiza el derecho a la libertad de empresa (Art. 66.15); impulsa el comercio justo (Art. 304.5); y, evita las prácticas anticompetitivas (Art. 335).

Desde el sector productivo del país solicitamos que el proyecto sea analizado en mesas técnicas y se modifique su contenido en favor del crecimiento económico del país y de la productividad antes de su entrada en vigor. Los principales problemas identificados son los siguientes:

1. **Propone requisitos discrecionales para la creación de empresas y ampliación de flotas de transporte de carga pesada (Art. 242, 243, 244, 247).** Se exige un estudio de necesidad que determine la oferta y demanda de vehículos de transporte de carga pesada y de un análisis técnico para establecer el cupo global a otorgar. Tales requisitos están concebidos en la ley para el transporte público y algunos servicios comerciales urbanos, como el caso de los taxis. El servicio comercial de carga pesada tiene una naturaleza diferente al ser estrictamente un servicio privado.
2. **La ANT debería autorizar, previo a la matriculación, la venta de vehículos nuevos destinados a actividades de cuenta propia de bienes, en abierta contradicción a la última reforma a la Ley de Transporte (Art. 321,325).** El artículo 58 de la Ley señala expresamente que no se requiere autorización previa a la matriculación de estos vehículos que forman la flota privada de las empresas del sector productivo.
3. **Propone que los vehículos de transporte público y comercial que cumplan su vida útil sean reemplazados por vehículos cero emisiones; y, se prohíben vehículos a diésel para el transporte escolar, a partir de enero de 2025 (Art.78, 260.6).** El proyecto de Reglamento no establece los mecanismos operativos y presupuestarios necesarios para que las empresas que presten servicios de transporte público o comercial sustituyan sus unidades con vehículos cero emisiones. Además, tampoco contempla el incremento de pasajes o un subsidio adicional para el transporte de pasajeros o comercial.



4. **Prohíbe la renta de camiones que superen las 3.5 toneladas de capacidad de carga (Art. 328,334).** La Ley, en sus últimas reformas, lo permite. Este mecanismo permitiría a las empresas de transporte mantener una flota vehicular renovada, con mantenimientos al día y se convertiría en otro mecanismo de financiamiento de vehículos.

El detalle de las observaciones se incluyó en el formato establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y anexamos a la presente.

Los sectores productivos estamos prestos a trabajar en conjunto para que esta normativa se alinee con los objetivos del Gobierno Central y se convierta en una norma que impulse el crecimiento social y económico tan necesario para enfrentar la crisis que vive el Ecuador.

En espera de que nuestros planteamientos sean escuchados, nos despedimos de ustedes.

Firmado digitalmente por MARIA GABRIELA UQUILLAS ITURRALDE
Fecha: 2023.05.03 00:57:04 -05'00'



Firmado digitalmente por MARIA DE LA PAZ JERVIS PASTOR

Gabriela Uquillas
Directora Ejecutiva
Comité Empresarial Ecuatoriano

María Paz Jervis
Presidenta Ejecutiva
Federación Nacional de Cámaras de Industrias del Ecuador



Firmado digitalmente por FELIPE RIBADENEIRA MOLESTINA

Felipe Ribadeneira
Presidente Ejecutivo
Federación Ecuatoriana de Exportadores



Firmado digitalmente por GENARO BALDEON HERRERA

Genaro Baldeón
Presidente Ejecutivo
Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Firmado digitalmente por CAMILO ALBERTO JARRIN CARRERA
Fecha: 2023.05.02 16:33:11 -05'00'

Camilo Jarrín
Presidente
Cámara Ecuatoriana de Empresas de Transporte de Carga y Logística

1705337622
HUMBERTO MAURICIO PEÑA ROMERO

Digitally signed by 1705337622 HUMBERTO MAURICIO PEÑA ROMERO
Date: 2023.04.29 10:39:23 -05'00'

Mauricio Peña
Secretario General
Asociación de Empresas Rentadoras de Activos del Ecuador