REGLAMENTO LEY SISTEMA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Decreto Ejecutivo 436
Registro Oficial Suplemento 278 de 06-jul.-2018
Estado: Vigente

No. 436

Lenín Moreno Garcés
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre fue expedida por la Asamblea Nacional el 25 de abril de 2017 y, publicada en el Registro Oficial No. 998 de 5 de mayo de 2017 ;

Que, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre establece el régimen jurídico para la planificación, diseño, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, cuya rectoría está a cargo del ministerio rector encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados;

Que, es atribución del Presidente de la República expedir los reglamentos necesarios para la aplicación de las leyes, conforme a lo dispuesto en el artículo 147, numerales 5 y 13, de la Constitución de la República del Ecuador; y,

Que, es necesario establecer regulaciones referentes a procedimientos y requisitos administrativos que faciliten 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.

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los numerales 5 y 13 del artículo 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

Decreta:

Expedir el Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre

TITULO I

CAPITULO I
OBJETO Y AMBITO DE APLICACION

Art. 1.- Objeto.- El presente reglamento tiene por objeto el desarrollo y aplicación de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, en adelante ley, que establece el régimen jurídico para el diseño, planificación, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios.

Art. 2.- Ambito de aplicación.- Las disposiciones de este reglamento, 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.

Art. 3.- Rectoría.- Le corresponde la rectoría de planificación, diseño, ejecución, construcción, mantenimiento, regulación y control de la infraestructura del transporte terrestre y sus servicios complementarios, al ministerio encargado de la competencia de vialidad, sin perjuicio de las competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

CAPITULO II
CLASIFICACION DE LAS VIAS

Art. 4.- Concepto y clases de vías.- Son las estructuras de diferentes tipos construidas para la movilidad terrestre de los vehículos, ciclistas, peatones y semovientes, 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.

Por sus características, las vías se clasifican en:

1.- Por su diseño:

a.- Autopistas.- Son las vías de alta capacidad, planificadas, construidas y señalizadas, con características geométricas y estructurales propias, poseen accesos especiales tendientes a proveer velocidades constantes, niveles de servicio y seguridad a los usuarios. Entre estas características están: restricción de accesos, intersecciones controladas, contar mínimo dos carriles para cada sentido de circulación separadas entre sí, con un Tráfico Promedio Diario Anual desde 8.000 vehículos y otras de similar naturaleza establecidas en las Normas Generales de Diseño emitidas por el ministerio rector.
b.- Autovías.- Son las que no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.
c- Vías rápidas.- Son aquellas vías de una sola calzada con dos carriles de circulación y con limitación total de acceso a las propiedades colindantes.
d.- Carreteras.- Son aquellas vías que responden a características de diseño geométrico y de tipo estructural establecidas en las Normas Generales de Diseño emitidas por el ministerio rector, sin llegar a reunir las características especiales de las autopistas, autovías y vías rápidas.
e.- Caminos vecinales.- Son aquellas vías que sirven para comunicar preferentemente áreas rurales internas (caseríos, recintos), sin llegar a reunir las características de Carreteras; y tienen características geométricas y estructurales determinadas en las Normas Técnicas emitidas por el ministerio rector.
f.- Urbanas.- Son el 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.

2.- Por su funcionalidad:

a.- Vías nacionales: Son el conjunto total de las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano.
b.- Vías locales: Son los caminos diseñados exclusivamente para conectar los distintos centros poblados o de actividad económica con las vías colectoras o secundarias.
c.- Vías de servidumbre: Se establecerán por excepción las vías por servidumbre como aquellos caminos previstos para otorgar acceso a terrenos privados y dentro de ellos.

3.- Por su dominio:

a.- Caminos públicos: Son todas las vías de tránsito terrestre, de dominio y uso público, construidas

para el uso y goce común, así como aquellas que no siendo de titularidad pública hayan sido declaradas de uso público.
b.- Caminos Privados: Son aquellos que se construyen a expensas de los particulares en terrenos de su pertenencia, cuyo dominio no se altera, salvos lo previsto en la ley, aunque los propietarios permitan el uso y goce de todos. Los caminos privados deberán respetar la norma técnica expedida por el ministerio rector, de acuerdo a su funcionalidad.

4.- Por su uso:

a.- Carreteras: Vías utilizadas principalmente por automotores y adicionalmente por vehículos de tracción humana, animal o mecánica.
b.- Ferrovía: Se denomina a la infraestructura de transporte guiada por rieles.
c.- Ciclovías: Son carriles o sendas destinados a la circulación única y exclusiva de bicicletas.
d.- Senderos: Los destinados principalmente a la movilidad peatonal y animal y adicionalmente de vehículos impulsados por tracción humana, animal o mecánica.
e.- Vías exclusivas: Las vías destinadas a la circulación única y exclusiva del transporte público.

5.- Por su jurisdicción y competencia:

a.- Red vial nacional: Se entiende por red vial nacional al conjunto total de las carreteras y caminos existentes en el territorio ecuatoriano.
b.- Red vial estatal: Se considera como red vial estatal al conjunto de vías que forman parte de las troncales nacionales, que a su vez están integradas por todas las vías declaradas por el ministerio rector como vías primarias o corredores arteriales y vías secundarias o vías colectoras.

b.1.- Se definen como corredores arteriales a 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.
b.2.- Se consideran vías colectoras a 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.

c.- Red vial regional: Se define como red vial regional, cuya competencia está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, al conjunto de vías que unen al menos dos capitales de provincia dentro de una región y que sean descentralizadas de la red vial estatal.
d.- Red vial provincial: Se define como red vial provincial al conjunto de vías que, dentro de la circunscripción territorial de la provincia, cumplen con alguna de las siguientes características:
Comunican las cabeceras cantonales entre sí.

- Comunican las cabeceras parroquiales rurales entre sí.
- Comunican las cabeceras parroquiales rurales con los diferentes asentamientos humanos, sean estos, comunidades o recintos vecinales.
- Comunican asentamientos humanos entre sí.
- Comunican cabeceras cantonales, parroquiales rurales, asentamientos humanos con la red vial estatal.

Para ser consideradas dentro de la red vial provincial, las vías descritas anteriormente no deben incluir zonas urbanas ni tampoco formar parte del inventario de la red vial estatal y regional.

c.- Red vial cantonal urbana: Se entiende por red vial cantonal urbana cuya competencia está a cargo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos, 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.

Por su Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA)

Es el volumen promedio anual de tráfico diario proyectado a varios años, de acuerdo a lo siguiente:

a.- Carretera RI, RII.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) desde 8.000 vehículos.
b.- Carretera CLASE I.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de 3.000-8.000 vehículos.
c.- Carretera CLASE II.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de 1.000-3.000 vehículos.
d.- Carretera CLASE III.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de 300-1.000 vehículos.
e.- Carretera CLASE IV.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de 100-300) vehículos.
f.- Carretera CLASE V.- ésta carretera debe tener un Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) menor a 100 vehículos.

Para cada clase de carretera las normas consideran valores recomendables y absolutos, los cuales están relacionados directamente con la topografía del terreno, clasificados en: terrenos Llanos (LL), Ondulados (O) y Montañosos (M).

Adicionalmente se definen los valores para cada clase de vía, con los parámetros de diseño, según las normas establecidas para el efecto por el ministerio rector.

Sin perjuicio de lo aquí establecido en los casos de la clasificación de la red vial estatal se estará a lo estipulado en la normativa expedida para el efecto por el ministerio rector.

Art. 5.- Mapas viales.- El ministerio rector publicará mapas viales oficiales, en los cuales se clasificarán los caminos públicos existentes, publicación que se hará en coordinación con el Ministerio de Defensa. Dichos mapas se destinarán para su distribución en los planteles de educación, centros culturales y turísticos y ciudadanía en general.

Art. 6.- Conversión de vías.- Las vías terrestres que adquieran nuevas condiciones o características, a las previamente establecidas, serán reclasificadas por el ministerio rector de acuerdo a sus nuevas condiciones, características o interés general, en coordinación con la entidad responsable de la competencia según su jurisdicción.

Art. 7.- Parámetros para la conversión de vías.- Para la conversión de vías, el ministerio rector aplicará los siguientes parámetros, según corresponda:

a.- Geometría, se estructura una red compuesta por rutas longitudinales y transversales de recorrido mínimo en forma de una malla (vías arteriales);
b.- Continuidad, que distinga a cada una de las vías como parte de un corredor y no como un segmento aislado;
c.- Condición física, compatible con las normas de diseño geométrico para corredores arteriales;
d.- Convenios internacionales, en su constitución se incluyen las vías que serán consideradas;
e.- Sirven para viajes de larga distancia y que deben tener alta movilidad, accesibilidad reducida y/o controlada;
f.- Para el caso de vías colectoras, recolectan el tráfico de la zona rural o una región, y que llegan a través de los caminos locales para conducirlas a la malla estratégica;
g.- Las vías colectoras, son caminos que se utilizan para servir al tráfico de recorridos intermedios;
h.- Justificar el pedido, con una descripción breve de la vía, zona geográfica, objetivos específicos como facilitar el transporte de la producción agrícola, o mejorar las condiciones de movilidad, conectividad entre poblaciones que atraviesa, en concordancia con la planificación territorial o condiciones estratégicas para el desarrollo económico y social del país;
i.- Ubicación geo referenciada del inicio y fin de la vía analizada, o inicio y fin de cada uno de los subtramos que lo conforman, región, provincia o cantón;
j.- Longitud de la vía, y de cada uno de los subtramos si los tuviese;

k.- Tráfico (TPDA);
l.- Presentar, los valores requeridos para realizar una intervención, a fin de elevar su nivel de servicio, y lograr una vía con superiores características funcionales; y,
m.- Croquis de ubicación de la vía.

Art. 8.- Componentes funcionales y operativos.- Son aquellas estructuras adheridas a las vías terrestres, destinadas a ordenar, mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte terrestre, que contribuyan 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, 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.

Art. 9.- Parámetros de adhesión de componentes funcionales y operativos.- Para adherir un componente funcional y operativo; se debe cumplir con los siguientes parámetros:

1.- Estudio técnico que determine si este componente contribuye a ordenar y mejorar la fluidez y seguridad vial del transporte;
2.- Estudios de ingeniería; y,
3.- Estudios socio - ambientales.

Art. 10.- Centros de Atención Logística.- En el caso de Centros de Atención Logística al Transporte, cuya capacidad deberá ser evaluada e incluida en los estudios de construcción de la vía, deberán cumplir con los siguientes servicios básicos:

a.- Asistencia médica
b.- Asistencia policial
c- Parqueadero
d.- Asistencia mecánica ligera
e.- Alojamiento básico
f.- Servicios higiénicos.

Art. 11.- Areas y facilidades de servicios complementarios.- Son aquellas zonas conectadas a la carretera, que brindan comodidades adicionales al usuario de la infraestructura de transporte; entre estas se cuentan los terminales terrestres, estaciones de servicios, centros informativos, áreas de parqueo, paraderos, áreas de descanso, áreas de baño y aseo personal, áreas de atención médica de emergencia, centro logísticos y otras facilidades al usuario de la vía.

Art. 12.- Requisitos para las áreas y facilidades de servicios complementarios.- Toda área y facilidades de servicios complementarios, para su construcción y funcionamiento deberán:

a.- Obtener los permisos requeridos por ley, a través de la autoridad competente;
b.- Contar con el correspondiente proyecto integral aprobado, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, y el plan operativo de seguridad vial, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes; y
c.- Contar con la respectiva autorización para su conectividad con las carreteras.

TITULO II

CAPITULO I

ORGANISMOS, ATRIBUCIONES Y DEBERES EN EL SISTEMA
DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Art. 13.- El ministerio rector 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 considerará a los medios de transporte de alta ocupación y los espacios para la construcción de ciclovías cuando las condiciones técnicas lo permitan.

Art. 14.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán facultades y atribuciones en materia de vialidad de conformidad con la Constitución, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, las Resoluciones del Consejo Nacional de Competencias, la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, el presente reglamento y demás normativa aplicable para el ejercicio de esa competencia.

Sección Primera
Proyectos

Art. 15.- Proyectos integrales.- La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la siguiente información técnica:

1. Justificación en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, los factores sociales, técnicos, medioambientales, territoriales, económicos y administrativos que explican el proyecto;
2. Los estudios técnicos que según el caso, se requieran para la ejecución y mantenimiento de una obra;
3. Las medidas para armonizar y coordinar el proyecto con el Plan de Infraestructura Vial emitido por el ministerio rector y con los planes de desarrollo y ordenamiento territorial, según corresponda;
4. La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones y entidades afectadas, incluyéndose en dicha documentación los informes emitidos;
5. La relación de bienes, derechos y servicios afectados, determinando los que deben ser objeto de declaración de utilidad pública;
6. Un cronograma del desarrollo de los trabajos en tiempo y costos óptimos;
7. El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones y la fórmula aplicable de revisión de precios, si fuere del caso;
8. Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo de la infraestructura del transporte terrestre afectado durante la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación precisos y de los períodos en que no se puede perturbar dicha circulación;
9. Establecer los valores a pagar para cada uno de los bienes expropiados;
10. Plan Operativo de Seguridad Vial, aplicado al proyecto en particular;
11. Proyecto de seguridad e higiene en el trabajo, redactado de acuerdo con su normativa específica; y,
12. Las demás que se establezcan en la ley, este reglamento y otras regulaciones.

Art. 16.- Estudios técnicos.- Los estudios técnicos son todos los documentos que engloban el conjunto de investigaciones, exámenes, exploraciones y actividades que sirven como base para el desarrollo del diseño y construcción de un proyecto de infraestructura del transporte terrestre y pueden comprender, estudios de pre-factibilidad, factibilidad, preliminares y definitivos, estudios de impacto socio-ambiental; estudios de fuentes de materiales; estudios relativos al régimen de determinación de tarifas de peajes u otros que se establezcan, entre otros. Las definiciones de estos estudios se establecen en el glosario de este reglamento.

Art. 17.- Diseño.- Consiste en elaborar y granear documentadamente el conjunto de actividades técnicas realizadas dentro de un proyecto de obra de infraestructura del transporte terrestre, mismos que se deberán complementar con los siguientes aspectos:

1. Iluminación en caso de puentes y/o túneles.
2. Accesos de hasta dos kilómetros para cada población.
3. Estabilización de taludes, de ser el caso.
4. Medidas de seguridad tales como guardavías, tachas reflectivas, delineadores de carreteras y chevrones de curvas.
5. Señalización horizontal y vertical.
6. Señalización preventiva, informativa y turística.
7. Pasos peatonales en casos de atravesar poblaciones, proximidad de escuelas y centros de educación.
8. Arborización, de ser el caso.
9. Cambio de tuberías de agua y redes de alcantarillado que sea necesario hacer, así sean de competencia de gobiernos seccionales y sin perjuicio de la coordinación respectiva.
10. Construcción de puentes o ensanchamiento de puentes de ser el caso.
11. Diseño de relocalización de redes de energía eléctrica y redes telefónicas.

Art. 18.- Normas y aprobación.- El ministerio rector emitirá las normas técnicas a las que deben sujetarse los planes, proyectos, estudios y diseños de las obras de infraestructura para el transporte terrestre, y aprobará aquellos que cumplan con dichas normas técnicas que sean de su competencia. De la misma manera, deberá normar el contenido para su presentación, aprobación o requerimientos de actualización, así como su procedimiento.

Art. 19.- Estudios de impacto socio-ambiental.- Todos los proyectos de infraestructura vial, sean nuevos o que supongan la intervención o modificación de anteriores, deberán incluir los estudios de impacto socio-ambiental y de seguridad vial de acuerdo con la normativa aplicable para el efecto emitida por autoridad competente.

Art. 20.- Peritos acreditados.- Se designarán peritos acreditados por el ministerio rector, de acuerdo con las normas establecidas para el efecto, quienes se encargarán del examen de las cosas y operaciones relativo a las indemnizaciones.

Art. 21.- Conectividad con la red vial estatal.- En caso de tener conectividad con la red vial estatal, el ministerio rector revisará y aprobará la factibilidad de los proyectos de infraestructura vial presentados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Art. 22.- Incidencia con los demás niveles de gobierno.- En caso de tener incidencia con los demás niveles de gobierno sobre los que transcurra la vía, el proceso de elaboración y previo la aprobación de los proyectos deberá incluir las observaciones y sugerencias por la autoridad a cargo de la vía conforme su jurisdicción.

Art. 23.- Anuncio del proyecto.-Aprobados los planos y diseños para la construcción, conservación, ensanchamiento, rehabilitación, mejoramiento y/o rectificación de caminos, la entidad a cargo de la competencia de la vía dictará el correspondiente acto administrativo de aprobación del respectivo proyecto de la obra vial a realizarse y en dicho acto administrativo se determinará el derecho de vía.

Sección Segunda
Declaratoria de utilidad pública

Art. 24.- Definición.- Es un acto administrativo con fines de expropiación y ocupación inmediata de los inmuebles y adquisición de derechos, que se requieran para la apertura del trazado, construcción, ampliación, rectificación u otros, para el desarrollo de la infraestructura vial de su jurisdicción de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias.

Art. 25.- La declaratoria de utilidad pública contendrá:

a.- Anuncio del proyecto;

b.- Certificación presupuestaria actualizada del monto de las indemnizaciones;
c.- Determinación de abscisas y coordenadas;
d.- Certificado actualizado de los predios emitido por el Registro de la Propiedad del Cantón del área de influencia del proyecto; y
e.- El avalúo establecido por la dependencia de avalúos y catastros del respectivo Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal o Metropolitano.

Art. 26.- Inscripción.- La declaratoria de utilidad pública, se inscribirá en el Registro de la Propiedad en el Cantón/es en el que se ejecute la obra pública.

La inscripción de la declaratoria de utilidad pública, traerá como consecuencia que el Registrador de la Propiedad se abstenga de inscribir cualquier acto traslaticio de dominio o gravamen, salvo el que sea a favor de la entidad que declara la utilidad pública.

Art. 27.- Impugnación.- La declaratoria de utilidad pública no será susceptible de impugnación en vía administrativa.

En vía judicial, podrá impugnarse ante los jueces de lo contencioso administrativo, exclusivamente en cuanto al justo precio, de conformidad con lo establecido en el Código Orgánico General de Procesos.

Sección Tercera
Declaratoria de camino público

Art. 28.- Declaratoria de camino público.- Para el efecto de la declaratoria de caminos públicos a los caminos privados, los interesados deberán recurrir ante la autoridad competente conforme a la jurisdicción que pertenece el camino, con el objeto de comprobar el uso del camino por más de quince años, cuestión que será revisada, analizada y, comprobada, de lo que se emitirá un informe que contenga toda la documentación de sustento en un plazo de 30 días.

Concluido el plazo, la autoridad competente emitirá el correspondiente acto administrativo en que se ratifique y confirme o deniegue la calidad de camino público.

Sección Cuarta
Tasas y tarifas viales

Art. 29.- Los criterios y lineamientos para la fijación de tasas y tarifas de peaje en la red vial nacional serán emitidos por el ministerio rector.

Art. 30.- Tarifas de peaje.- En contraprestación a las inversiones, operación, mantenimiento y servicios adicionales en las vías, que garantice niveles óptimos de servicio, así como estándares de seguridad y calidad a los usuarios de la vía, se podrá establecer tarifas por peaje en la red vial nacional, las cuales se establecerán en base a los lineamientos definidos por el ministerio rector.

Art. 31.- Viabilidad de ubicar estaciones de peaje en función del TPDA.- Para determinar la viabilidad de colocar estaciones de peaje en la red vial nacional, se deberá considerar:

a) Las tarifas por peaje podrán aplicarse en las vías que presenten un flujo vehicular diario igual o superior a cuatro mil vehículos.
b) Para aplicar tarifas por peajes en vías con menor tráfico se deberá evidenciar, a través de un informe técnico, que los ingresos anuales que generaría la aplicación de las tarifas cubrirían por lo menos los costos de operación, servicios viales complementarios y el 50% del mantenimiento rutinario anual.

Art. 32.- Categorización vehicular para la aplicación de tarifa por peaje.- Las tarifas por peaje serán determinadas por el ministerio rector, en base a la siguiente categorización vehicular:

- Vehículos livianos
- Vehículos pesados de 2 ejes
- Vehículos pesados de 3 ejes
- Vehículos pesados de 4 ejes
- Vehículos pesados de 5 ejes
- Vehículos pesados de 6 ejes o más
- Motos
- Otros, establecidos en normativa técnica emitida por autoridad competente.

Art. 33.- Criterios para la ubicación e implantación de estaciones de peaje.- Las estaciones de peaje se colocarán en una distancia media de 50 kilómetros entre cada estación de peaje.

Esta ubicación, podrá variar en función de los costos de inversión, operación y mantenimiento a ser ejecutadas, así como en consideración de la ubicación de estaciones de peaje en otros corredores viales.

a) Las estaciones de peaje deben ubicarse en sitios que eviten la evasión del pago de la tarifa.
b) Respecto de las estaciones de peaje que se deban ubicar cerca de centros poblados, se deberá minimizar los conflictos sociales con los usuarios de la zona.
c) La ubicación de las estaciones de peaje se debe determinar con el criterio de controlar el máximo volumen de tráfico posible.
d) Se debe cumplir con las siguientes características:

- Pendientes longitudinales máximas de un cinco (5) por ciento.
- Tangentes longitudinales mínimas de seiscientos (600) metros.
- Facilidades de electricidad, agua potable, drenaje, teléfono, etc.

Art. 34.- Servicios adicionales en las estaciones de peaje.- A fin de brindar un adecuado nivel de servicio a los usuarios de las vías con peaje, cada estación de peaje, deberá contar con servicios adicionales de atención a emergencias, seguridad, baterías sanitarias, áreas de parqueadero y servicios complementarios de grúa, ambulancia y atención mecánica.

Art. 35.- Criterios para determinar tarifas de peaje.- as variables mínimas que se deben considerar para el cálculo y determinación de la tarifa de peaje son:

a.- Categoría vehicular, emitida por el ministerio rector;
b.- Costos de inversión, mantenimiento y operación del corredor vial;
c. Período de vida útil del proyecto; y,
d.- Tráfico Promedio Diario Anual TPDA.

Art. 3.- Tasa por uso del derecho de vía.- Esta tasa se aplicará a las personas naturales o jurídicas que utilicen el derecho de vía aéreo, subterráneo y a nivel, para el desarrollo de las actividades comerciales, que involucren actividades de servicio a los usuarios de las vías y los servicios de telecomunicaciones.

Para la ejecución de las obras necesarias para redes e infraestructura de telecomunicaciones que sean desplegadas de forma ordenada y soterrada; el ministerio rector establecerá la normativa técnica nacional para la fijación de dichas tasas de uso de la vía pública.

Art. 37.- Rebajas.- Los usuarios que habiten cerca de las estaciones de peaje y/o que realicen actividad económica de transporte de pasajeros, podrán aplicar una rebaja equivalente al 50% de la tarifa de peaje determinado en el procedimiento de calificación de rebajas expedido por el ministerio rector.

Se deducirá hasta el 50% de la tarifa a los usuarios que por razones socioeconómicas o de riesgo se

ubiquen en las zonas próximas a las estaciones de peaje. Para efectos de la aplicación de esta norma, el ministerio rector deberá emitir el respectivo informe técnico.

Art. 38.- Exoneraciones.- De conformidad con la normativa emitida por el ente Rector, el peaje se deberá cobrar a todos los vehículos, con excepción de ambulancias, bomberos y otros vehículos que a juicio del ministerio rector deban estar exentos o con tarifa especial y que deberán someterse a las regulaciones previstas.

Sección Quinta
Servidumbre

Art. 39.- Definición.- El Estado a través de la autoridad competente se reserva el derecho de constituir en cualquier tiempo servidumbres obligatorias y gratuitas, sobre los terrenos que determine para la ejecución de obras de infraestructura vial con beneficio social y comunitario.

Art. 40.- Normativa.- Para el cumplimiento de lo manifestado, se aplicará las leyes atinentes y sobre todo las relativas a las servidumbres establecidas en el Código Civil.

Sección Primera
Derecho de Vía

Art. 41.- Definición.- Es la faja de terreno permanente y obligatorio destinado a la construcción, mantenimiento, servicios de seguridad, servicios complementarios, desarrollo paisajístico y futuras ampliaciones de las vías, determinada por la autoridad competente.

Art. 42.- Determinación.- De manera general el derecho de vía se extenderá a 25 metros, medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrá levantarse únicamente el cerramiento, debiendo para la construcción de vivienda observarse un retiro adicional de 5 metros.

En casos particulares de vías de mayor importancia o tipo de vías establecidas en el Capítulo II del Título I de este reglamento, se emitirá el acto administrativo que determine el derecho de vía según las especificaciones técnicas y la necesidad de la obra.

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, y sean necesarios para la realización de la obra pública. La autoridad competente aplicará el procedimiento expropiatorio regulado en la normativa pertinente.

Art. 43.- Sembradíos en general.- Queda absolutamente prohibido a los particulares, construir, plantar árboles o realizar cualquier obra en los terrenos comprendidos dentro del derecho de vía salvo cuando exista autorización de la entidad a cargo de la competencia de la vía.

Art. 44.- Autorización de obras.- Para realizar en los retiros cualquier tipo de obra o cultivo se contará previamente con la autorización de la autoridad o su delegado a cargo de la competencia de la vía, además de cumplir con otros permisos atinentes al uso de suelo dependiendo el caso.

Art. 45.- Procedimiento de autorización.- Los interesados en obtener el permiso de obra en los retiros deberán presentar:

1.- Solicitud escrita.- La parte interesada debe presentar en la respectiva entidad competente de la vía, una solicitud escrita de autorización de uso del retiro que integra el derecho de vía, con una explicación breve de los fines de uso: así como el tiempo. La solicitud deberá incluir, nombres completos, del propietario, dirección, teléfonos y correo electrónico para contactos futuros.
2.- Documentación.- Se deberá adjuntar a la petición, un croquis de ubicación, planos de construcción, copia del título de propiedad, certificado de gravámenes actualizado, copias de cédula

y papeleta de votación vigente, y si el caso amerita deberá adjuntar documentación habilitante para su trámite.
3.- Inspección.- Cumplidos los requisitos, la autoridad competente o su delegado designará un perito acreditado por el ministerio rector, en el caso de las vías bajo su jurisdicción o competencia, o, por el organismo competente en los demás casos, y, un delegado que presidirá la inspección. En esta inspección se determinará los aspectos técnicos y la veracidad de la solicitud, el cual será sustentado por un informe técnico.
4.- Negativa.- De no cumplirse con los parámetros técnicos establecidos, se negará la autorización solicitada.

Art. 46.- Inobservancia al derecho de vía.- Luego del trámite administrativo correspondiente la autoridad competente o su delegado a cargo de la competencia de la vía, podrá ordenar la demolición de construcciones, retiro de sembradíos o suspensión de actividades no autorizadas y la destrucción de todo otro obstáculo que se encuentre en los terrenos que comprenden el derecho de vía, o cualquier otra infracción prevista en la ley, para lo cual emitirá el respectivo acto administrativo.

Art. 47.- Notificación. Se procederá a notificar al propietario del terreno, concediéndole un término de 15 días para que presente la autorización de construcción, sembradío o actividad.

Art. 48.- Ejecución por incumplimiento.- Transcurrido el término señalado en el artículo anterior y previa verificación del incumplimiento, se procederá a la ejecución de la resolución prevista en el artículo 46.

El procedimiento de derrocamiento, será realizado por los funcionarios designados para el efecto y, en caso de ser necesario, se requerirá la colaboración de la fuerza pública.

Sección Segunda
Ocupación Temporal

Art. 49.- La ocupación temporal, es de corta duración, tiene por objeto satisfacer un requerimiento de utilidad pública, establecer provisionalmente estaciones de trabajo, caminos, talleres, almacenes o depósitos de materiales, etc.

Art. 50.- La autoridad respectiva del lugar donde se ejecute la obra ordenará la ocupación temporal dentro de la declaratoria de la utilidad pública, o, de ser necesario, mediante acto administrativo posterior, la misma que será protocolizada, previa la inspección de un perito acreditado por el ministerio rector, en el caso de las vías bajo su jurisdicción o competencia, o, por el organismo competente en los demás casos, que se designará para el efecto.

Art. 51.- Notificación.- Se procederá a la notificación por escrito al propietario o posesionario del inmueble, para dar inicio a la fase de negociación directa del precio.

Art. 52.- Motivación.- Los motivos que justifican una ocupación temporal serán:

a) Satisfacer un requerimiento de utilidad pública;
b) Replanteo de una obra;
c) Establecimiento de estaciones, caminos provisionales y otros requeridos por obras declaradas de utilidad pública; y,
d) Extracción de materiales necesarios para la ejecución de obras públicas.

Art. 53.- Determinación del monto.- Cuando la entidad competente requiera la ocupación temporal, determinará el monto de la indemnización a pagar, aplicando la normativa interna establecida para el efecto.

Art. 54.- Valoración.- La valoración para ocupación temporal forzosa, se realizará tomando en cuenta dos conceptos:

1. El valor de las utilidades declaradas ante el Servicio Nacional de Rentas Internas del año inmediatamente anterior de la ocupación.
2. Los valores que deje de percibir el propietario en el transcurso de la ocupación temporal y los daños realizados en el bien de ser el caso, que serán valorados según el precio de reposición a su estado original.

CAPITULO II
CONSERVACION DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 55.- Definición.- Se entiende por conservación en materia de infraestructura del transporte terrestre, a todas las actividades destinadas a preservar a largo plazo, el funcionamiento adecuado del patrimonio vial terrestre, al menor costo posible, con el objeto de evitar el deterioro innecesario, mediante la protección física de sus estructuras básicas y superficies, procurando evitar su destrucción y la necesidad de una posterior rehabilitación o reconstrucción.

Son actividades de conservación, las acciones de mantenimiento, reconstrucción, rehabilitación, reparación, refuerzo, reposición u otras que se realicen sobre la infraestructura vial terrestre.

Art. 56.- Responsabilidad.- El Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en el ámbito de su competencia, tienen la obligación de mantener la infraestructura vial del transporte terrestre, la señalización y los otros dispositivos de control y seguridad vial, que estuvieren a su cargo, dando cumplimiento a las políticas emitidas por el ministerio rector.

Art. 57.- Notificación sobre daños.- Se entiende por daño a la infraestructura del transporte terrestre, el perjuicio o menoscabo causado por culpa de otro a la infraestructura del transporte terrestre de la red vial nacional.

Para tal efecto, se deberá:

1. Notificar a las direcciones distritales del ministerio rector o a los organismos seccionales de cada provincia, cantón o parroquia por cualquier medio de comunicación incluidas las redes sociales, el daño causado, incluyendo una fotografía, descripción breve del daño, su ubicación, y de ser posible el nombre del causante del daño a la infraestructura vial del transporte terrestre.
2. Cuando el daño sea por un accidente de tránsito, el agente de tránsito deberá enviar una copia del parte policial a la dirección distrital del ministerio rector o a los organismos seccionales de cada provincia, cantón o parroquia, en cuya jurisdicción se ha producido el accidente, en el que conste los daños ocasionados a la infraestructura del transporte terrestre, incluyendo una fotografía, descripción breve del daño, su ubicación georeferenciada, y, el nombre del causante del daño a la infraestructura vial del transporte terrestre que conste del mismo.

Art. 58.- Reparaciones.- Las reparaciones ocasionadas a la infraestructura del transporte terrestre, se deberán realizar inmediatamente una vez ocurrido el evento, el costo lo determinará el área técnica de la entidad a cargo de la infraestructura del transporte en cada jurisdicción y deberá ser asumido por el causante del daño.

Art. 59.- Señalización.- Se considera parte de las vías terrestres definidas en la ley y el presente reglamento la señalización vertical, horizontal y temporal de obra y afectaciones en las vías, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral de las vías. 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 emitido por autoridad competente nacional.

Todo daño, sustracción, uso inadecuado o indebido 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.

Art. 60.- Entidad competente.- La entidad a cargo de la competencia de la vía, dispondrá el inmediato retiro de los obstáculos colocados en la infraestructura del transporte terrestre que no hayan sido previstos en el diseño y trazado del proyecto, no cumplan una función o no hayan sido debidamente autorizados, si estos implican un riesgo para las personas.

Art. 61.- Retiro de obstáculos.- Para efectos del retiro de los obstáculos colocados en la infraestructura del transporte terrestre se notificará a sus propietarios, a fin de que de manera inmediata retiren los obstáculos.

En ausencia, o ante la negativa del propietario, se dejará constancia del particular en el acta respectiva y los obstáculos serán removidos, trasladados e ingresados en bodegas administradas por la entidad a cargo de la competencia de la vía, para su posterior reintegro a sus legítimos propietarios, previos los justificativos del caso.

Los valores que demande la remoción, traslado y bodegaje de los obstáculos, correrán por cuenta de los propietarios, el cobro será realizado por la entidad a cargo de la competencia de la vía a través de la acción coactiva.

Art. 62.- Uso temporal de caminos privados.- Cuando por cualquier circunstancia quedaré 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.

Art. 63.- 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.

Art. 64.- Conducción de aguas, filtraciones o desbordamientos de los canales o acueductos.- No se podrá trasladar aguas a lo largo de la infraestructura del transporte terrestre o cruzar con éstas las vías, sino mediante acueducto impermeables o totalmente cubiertos diseñados para el efecto y previa autorización de la autoridad competente.

La entidad a cargo de la competencia de la vía, deberá disponer el retiro y remediación inmediata de cualquier obstáculo que impida la normal circulación del agua en los sistemas de drenaje, el costo de este retiro será cobrado al causante del daño o perjuicio, al valor actual.

Art. 65.- Prevención de riesgo de derrumbes.- De detectarse actividades que pongan en riesgo la infraestructura de la red vial, la entidad a cargo de la competencia de la vía notificará y dispondrá al propietario del terreno responsable que colinde con la infraestructura pública amenazada, realizar los trabajos técnicos necesarios que precautelen la obra pública.

La notificación deberá establecer el plazo de ejecución de los trabajos por parte del dueño del predio, de no hacerlo la entidad a cargo de la competencia de la vía realizará las reparaciones y obras necesarias y, sus costos pagará el propietario del terreno colindante del daño.

Art. 66.- Cuidado de frentes y cunetas.- Los propietarios de terrenos colindantes con la infraestructura 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 corresponda al derecho de vía.

En caso de no ser posible el cuidado de frentes y cunetas por parte de los propietarios colindantes de la vía, la entidad a cargo de la competencia de la vía notificará y dispondrá al dueño del predio el arreglo inmediato, de no hacerlo en un plazo máximo quince días, lo realizará la entidad competente o a través de un contrato administrativo y sus costos pagará el propietario del terreno.

Se podrá fijar una tasa por la prestación de este servicio a los propietarios de terrenos colindantes con la infraestructura del transporte terrestre, por parte del organismo a cargo de la vía.

En los casos que la entidad a cargo de la competencia de la vía, considere necesario la limpieza de alcantarillas que se encuentran dentro de la infraestructura vial, los propietarios de los terrenos colindantes deberán facilitar el acceso para su limpieza y conservación, en caso de negativa se impondrá una multa de un 1 salario mínimo legal vigente.

Art. 67.- Paso de semovientes y fauna silvestre.-Dentro de la planificación y construcción del sistema vial, se adoptarán las medidas necesarias para facilitar o impedir la circulación de semovientes y/ o fauna silvestre en las vías, según determine la autoridad competente, en función de la clasificación de la vía.

TITULO III
DEL CONTROL SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I
CONTROL SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Art. 68.- Prohibición.- Prohíbese el cobro de peaje en caminos particulares sin la autorización del ministerio rector, que será otorgado mediante acto administrativo.

En caso de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, deberán solicitar por escrito al ministerio rector.

Para la concesión o facultad del cobro de peajes deberá suscribirse un contrato entre el ministerio rector y el beneficiario del peaje.

El ministerio rector podrá cancelar su autorización, dando por terminado el contrato de concesión por las siguientes causales:

a.- Por considerar que el propietario del camino, puente u otra construcción que formen parte del camino ha sido ya amortizado o pagado completamente;
b.- Por la elevación de las tasas permitidas o cobro arbitrario de las mismas por parte del concesionario o sus dependientes;
c.- Por negación por parte del concesionario o de sus dependientes a prestar el camino privado para fines urgentes de servicio público;
d.- Por declaración de utilidad pública del camino particular; y,
e.- Por falta de mantenimiento adecuado del camino particular por parte del concesionario o sus dependientes.

Art. 69.- Retiro de vallas.- La entidad a cargo de la competencia de la vía, dispondrá el inmediato retiro de la franja que comprende el derecho de vía, de estructuras de pórticos, vallas, rótulos, anuncios y demás aprestos de índole comercial no permitidos, que pudieren generar contaminación visual o ambiental.

Art. 70.- Notificación.- Para efectos del retiro de las estructuras publicitarias se notificará a sus propietarios, a fin de que concurran al proceso de desmontaje y suscriban el acta respectiva, en la cual quedará constancia de la entrega recepción de las estructuras, vallas, rótulos, etc., según corresponda.

En ausencia, o ante la negativa del propietario, se dejará constancia del particular en el acta respectiva y las estructuras y demás elementos serán removidos, trasladados e ingresadas en bodegas administradas por la entidad a cargo de la competencia de la vía, para su posterior reintegro a sus legítimos propietarios, previos los justificativos del caso.

Los valores que demande el desmontaje, traslado y bodegaje de las estructuras publicitarias y más elementos, correrán por cuenta de los propietarios y deberán ser cancelados.

Para la determinación de los valores a pagar por los propietarios de las estructuras, se considerarán como costos directos los equipos, herramientas, materiales, mano de obra y transporte utilizados en la remoción, transporte y bodegaje.

El costo diario por bodegaje será determinado por el organismo competente a cargo de la vía.

Art. 71.- Cobro.- Para el cobro de los valores referidos en el artículo anterior, la entidad a cargo de la competencia de la vía, podrá hacer uso del procedimiento coactivo.

Art. 72.- Apoyo de la fuerza pública.- Para el cabal y oportuno cumplimiento de lo dispuesto en este instrumento, la entidad a cargo de la competencia de la vía, podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública.

Art. 73.- Acciones judiciales.- Sin perjuicio de lo establecido en este reglamento, la entidad a cargo de la competencia de la vía, iniciará y/o continuará las acciones judiciales respectivas en contra de los infractores.

Art. 74.- Excepcionalidad.- Queda prohibida la concesión o renovación de los elementos establecidos en el artículo 69, a excepción de aquellos de carácter informativo que se señalan a continuación:

a.- Los carteles que indiquen lugares de interés cultural, turístico, poblaciones, urbanizaciones y centros importantes de atracción con acceso directo e inmediato desde la vía de la red vial estatal.
b.- Los que se refieran a los carburantes disponibles, marca y precios de los mismos en la estación de servicio más próxima.
c.- Los informativos de la obra del Gobierno Central.

CAPITULO II
PESOS Y DIMENSIONES

Art. 75.- Regulación de pesos y dimensiones.- El ministerio rector establecerá la planificación, regulación y aplicación; y, control del correcto uso de la infraestructura vial nacional, mediante la determinación de normas correspondientes a la especificación técnica, peso y dimensiones de los vehículos de carga pesada de Peso Bruto Vehicular (PBV) igual o superior a 3.5 toneladas; y los procedimientos para la circulación mediante la emisión de documentos habilitantes para la transportación de todo tipo de mercancías conforme las características técnicas de diseño vial, además de las responsabilidades solidarias para todas las personas naturales o jurídicas, públicas y privadas, generadoras de carga, propietarios y/o conductores de los vehículos de carga pesada.

Art. 76.- Prohibición de circulación.- Se prohíbe la circulación por la red vial nacional de los siguientes vehículos:

1.- Equipo caminero, civil, agrícola, forestal, minero o similar y cualquier clase de vehículos con llantas de acero o con cadenas en sus ruedas. Este tipo de maquinaria o equipo deberá transportarse en plataformas, remolques o semirremolques autorizados.
2.- Vehículos, equipos y maquinaria pesada, diseñados para transitar fuera de la red vial nacional, cuyo peso y dimensiones excedan a los máximos permitidos.
3.- Los vehículos de carga pesada con exceso de peso o dimensiones, conforme lo establecido en la

tabla nacional de pesos y dimensiones.

Art. 77.- Responsabilidad por daños.- Sin perjuicio de las sanciones que hubiere lugar, por contravenir a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre o del presente reglamento, quienes ocasionaren daños a las carreteras o a sus estructuras (puentes, pasos elevados y deprimidos, túneles) y demás componentes que se encuentran prestando servicios en la red vial nacional (postes de alumbrado eléctrico, redes telefónicas, señalización, otras), están obligados a su inmediata reparación. Si el daño fuere causado por un vehículo, cuyo conductor no sea el propietario, éste responderá solidariamente con el dueño del vehículo y el dueño de la carga.

Art. 78.- Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones.- La Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones será emitida por el ministerio rector, quien establecerá el tipo de vehículo, remolque y semirremolque con sus posibles combinaciones, especificando las características técnicas, el peso y dimensiones permitidas.

Art. 79.- Distintivos de control.- Los vehículos que transporten carga deberán exhibir de forma clara y visible las placas de identificación a los costados del vehículo, que contenga la tara y las dimensiones máximas permitidas del vehículo.

CAPITULO II
Documentos habilitantes y control

Art. 80.- Documentos habilitantes.- El Certificado de Operación Regular y el Certificado de Operación Especial son documentos que habilitan la circulación y transportación de mercancías en la red vial nacional a vehículos de carga pesada con peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o superior.

Asimismo las licencias de importación, habilitan la nacionalización o ingreso temporal de vehículos de carga pesada con peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o superior, que cumplan las normas dispuestas por el ministerio rector.

Art. 81.- Registro y matriculación de equipos.- El ministerio rector dispondrá y realizará los procedimientos necesarios para el registro y matriculación de equipo caminero.

Art. 82.- Certificados de Operación Regular.- Los propietarios de los vehículos de carga pesada, en forma previa a su circulación, obtendrán del ministerio rector, el correspondiente Certificado de Operación Regular, por cada unidad que integra el vehículo, en el que constarán, además de datos generales, las especificaciones técnicas, peso y dimensiones permitidos.

Art. 83.- Certificado de Operación Especial.-Cuando se requiera de equipos especiales para transportar cargas indivisibles que excedan el peso y dimensiones permitidos por este reglamento, o inclusive ambos a la vez, el ministerio rector o su delegado, previa solicitud del interesado otorgará un Certificado de Operación Especial, que servirá exclusivamente para el traslado de esas cargas y estará vigente por una sola vez (un viaje). El ministerio rector fijará la ruta, el peso máximo de distribución de carga por eje y el tipo de combinación (vehículo y unidad de carga) habilitada para el efecto.

Art. 84.- Cumplimiento.- El interesado o propietario cumplirá estrictamente con todas las recomendaciones expuestas en el Certificado de Operación Especial y sus anexos, acatando las recomendaciones técnicas y otras dadas por el ministerio rector de ser el caso. Si el interesado o propietario no cumpliere con estas recomendaciones y las obligaciones señaladas en la normativa técnica correspondiente, el Certificado de Operación Especial será anulado y se sujetará a las sanciones previstas para el efecto.

El ministerio rector negará la emisión de nuevos Certificados de Operación Especial al vehículo y la operadora de transporte durante 30 días, si se comprobare la inobservancia del detalle de la ruta y el transporte de carga indivisible diferente a la autorizada, exceptuando casos que por fuerza mayor

impidan al transportista movilizarse por la ruta autorizada, los cuales deberán ser justificados.

Art. 85.- Ejercicio de la facultad de control.- El ministerio rector de la vialidad, es el ente regulador del peso y dimensiones de los vehículos de carga que circulan por la red vial nacional, razón por la cual, tendrá la competencia para la localización, operación, y mantenimiento de las estaciones y puntos de control a nivel nacional; para el electo instalará básculas fijas y móviles, ubicará personal operativo y realizará operativos de control aleatorios, en los lugares más convenientes; además, determinará los procedimientos y normativa de control y emitirá las especificaciones técnicas y parámetros mínimos de diseño.

Art. 86.- Del control previo a las importaciones.-Previo al embarque para la importación de los vehículos de carga pesada, se requerirá la autorización respectiva conforme a las regulaciones del ministerio rector, la cual tendrá una vigencia de 90 días a partir de su aprobación.

No se autorizará la importación de vehículos que excedan de los pesos y dimensiones máximos permitidos, a menos que sean destinados a trabajos de circulación fuera de la red vial nacional y requeridos para el desarrollo de proyectos estratégicos de interés nacional. Una vez realizado el análisis y verificación del proyecto específico se autorizará la importación, prohibiéndose la circulación de este tipo de vehículos en las vías de la red vial nacional.

Para los casos de internación temporal, el ministerio rector realizará el análisis de oferta de vehículos requeridos en el sector solicitado.

Art. 87.- Obligación de someterse al control.- Los vehículos mencionados en el presente reglamento que se encuentren circulando por las carreteras de la red vial nacional deberán ingresar obligatoriamente a los puntos de control de pesos y dimensiones y además presentar a los servidores del ministerio rector o personal encargado del control, los Certificados de Operación Regular y Especial originales, Guías de Remisión y demás documentos habilitantes para el transporte, caso contrario se sujetarán a las sanciones previstas en el presente reglamento y normativa vigente.

Para transporte internacional, el Transportista deberá presentar en los puntos de control la Carta Porte, Manifiesto de Carga Internacional y Certificado de Habilitación otorgado por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

Art. 88.- Casos de fuerza mayor.- Las concentraciones de carga máxima por eje, establecidas en este reglamento, podrán reducirse aún más cuando el estado de una vía o puente, por causas de fuerza mayor o caso fortuito así lo requiera. En estas circunstancias no se aplicará al conductor sanción alguna y el ministerio rector, hará conocer oportunamente por medios de difusión masiva, la situación en que se encuentra la vía.

Art. 89.- Transporte internacional de mercancías.- Para el control de pesos y dimensiones para los vehículos extranjeros que estén autorizados para realizar transporte internacional por carretera, se someterán a lo establecido en la Normativa Andina sobre el Límite de Pesos y Dimensiones del Transporte de Pasajeros y Mercancías por Carretera.

CAPITULO IV
DEL PROCEDIMIENTO EN LAS INFRACCIONES QUE AFECTEN A LA INFRAESTRUCTURA

Art. 90.- Potestad sancionatoria.- La potestad sancionatoria respecto de las infracciones contenidas en la ley, corresponderá a la entidad competente a cargo de la vía, salvo las infracciones determinadas en los literales e) y f) del artículo 51; los literales f) y g) del artículo 52, y el literal c) del artículo 53 de la ley, cuya imposición corresponderá exclusivamente al ministerio rector.

Art. 91.- Ejecución del control a la infraestructura vial.- La entidad competente a cargo de la

competencia de la vía, designará mediante acto administrativo correspondiente los funcionarios encargados de la ejecución del control a la infraestructura de la vía, quienes tendrán la obligación de cumplir y hacer cumplir las disposiciones constantes en la ley y el presente reglamento.

Art. 92.- Imposición de multas.- Para la imposición de multas por cometimiento de infracciones, se aplicará las sanciones previstas en la ley.

Art. 93.- Detención del vehículo.- Todo vehículo de carga pesada que circulare con un peso bruto vehicular superior al 20 % del máximo establecido en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, a coste del transportista deberá regularizar o fragmentar la carga, previo a continuar con su circulación, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar. En caso de no sujetarse a la reducción de la carga, el vehículo será puesto a órdenes de la autoridad de tránsito competente.

En caso de verificar la inobservancia al presente reglamento, el funcionario competente retendrá el Certificado de Operación Regular o el Certificado de Operación Especial, el cual será devuelto al momento que se verifique la cancelación de las mullas correspondientes.

Art. 94.- De la responsabilidad de las sanciones.- La responsabilidad por las sanciones a que hubiere lugar por la contravención de lo dispuesto en la ley, el presente reglamento y la normativa técnica que emita el ministerio rector, recaen sobre la persona o personas naturales o jurídicas en forma individual o conjunta.

De ser varios los obligados, sean estos el propietario del vehículo, el transportista y/o el generador de la carga, todos serán solidariamente responsables del pago de la multa y daños ocasionados a la infraestructura vial.

Art. 95.- Pago de multas y daños causados a la infraestructura de la vía.- El infractor deberá cancelar la multa impuesta, y/o los daños causados a la infraestructura de la vía, en el término de diez días contados a partir de la notificación física o por medio electrónico, los documentos retenidos serán devueltos al infractor una vez efectuado el pago correspondiente.

Art. 96.- Impugnación.- En caso de encontrarse en desacuerdo con la imposición de la sanción, la persona natural o jurídica responsable, generadora de carga, propietario y/o conductor del o los vehículos de carga pesada, podrá impugnar la misma.

DISPOSICION GENERAL UNICA

Para efectos de aplicación de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre y el presente reglamento, se tendrán en cuenta los siguientes términos y definiciones:

1. Altura total del vehículo.- Dimensión medida desde el nivel cero del suelo hasta el punto más alto del vehículo.
2. Ancho total del vehículo.- Dimensión medida entre los puntos laterales más sobresalientes del vehículo, sean estos del chasis o de la carrocería (no incluye espejos laterales, ni mecanismos para asegurar la carga), siempre y cuando no supere un margen de 10 cm. por cada lado.
3. Ancho total entre llantas. - Dimensión que será medida entre los puntos externos de las caras laterales de las llantas exteriores del eje posterior del vehículo.
4. Apertura de vía.- Se denomina así a todas las actividades y trabajos de talado y desbroce y limpieza necesarios para establecer la explanada o plataforma suficiente y necesaria para ubicar la ejecución de la vía o carretera.
5. Bastidor del chasis.- Estructura de un vehículo destinado a soportar la carrocería y los diferentes elementos de suspensión, propulsión, líneas de frenos, de luces y otros similares.
6. Camión.- Vehículo a motor destinado al transporte de carga por carreteras, desde tres punto cinco (3.5) toneladas de peso bruto vehicular. Puede incluir una carrocería o estructura portante.
7. Camión remolcador.- Camión destinado a transportar carga y además halar un remolque

independiente.
8. Capacidad del eje.- Es el peso máximo por eje dado por el fabricante.
9. Cabina.- Carrocería diseñada para ubicar al personal de operación, el conductor, los mandos y controles del vehículo.
10. Capacidad de Carga.- Carga máxima recomendada por el fabricante para la cual fue diseñado el vehículo.
11. Carga especial.- Carga que requiere permiso especial para su transporte.
12. Carga indivisible.- Carga que no puede ser fraccionada o desarmada con el fin de ser transportada, requiriendo de permiso especial para su transporte.
13. Carrocería.- Estructura del vehículo montada sobre el chasis, destinada a transportar pasajeros o carga.
14. Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC).- Documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.
15. Centro de gravedad.- Es el punto de aplicación respecto al cual las fuerzas ejercidas por la gravedad en cualquier punto del vehículo con o sin carga genera un momento resultante nulo.
16. Centro geométrico.- Punto central de un eje desde el cual equidistan todos los puntos de la circunferencia exterior.
17. Certificado de habilitación.- Documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.
18. Certificado de operación regular.- Documento que sustenta la operación del transporte, en el que constan las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos.
19. Certificado de operación especial.- Documento que sustenta la operación de un vehículo con carga indivisible, cuyos pesos y dimensiones excedan a los generalmente permitidos.
20. Casillero.- Carrocería diseñada como una estructura apta para el transporte de la carga en espacios determinados.
21. Chasis.- Estructura básica del vehículo, compuesta por el bastidor, el tren motriz y otras partes mecánicas relacionadas.
22. Distancia de frenado.- Es la distancia recorrida desde el momento de la aplicación del freno hasta la detención total del vehículo.
23. Distancia del centro de gravedad de la carga.-Longitud medida entre el punto de aplicación del centro de gravedad de la carga y el centro geométrico del eje posterior.
24. Distancia entre ejes.- Longitud comprendida entre los centros geométricos del eje delantero y del eje posterior de un vehículo.
25. Distancia entre centros de llantas en ejes tándem y trídem.- Longitud medida entre los centros geométricos de los ejes simples del tándem. Para los ejes trídem son las dos longitudes medidas entre los centros geométricos de los ejes consecutivos.
26. Distintivos de control.- Contiene la tara y las dimensiones de largo, ancho y alto permitidas que tiene el vehículo.
27. Ecuación económica financiera.- Son las condiciones económicas y financieras previstas en los estudios de prefactibilidad y factibilidad que garantizan un esquema de retribución al concesionario para la recuperación de su inversión, utilizando la tasa de interés o de descuento prevista en esta ley.
28. Eje.- Componente de un vehículo que cumple las funciones de soportar el peso, el mismo que es transmitido a través de las ruedas a la vía.
29. Eje(s) central(es).- Eje(s) situado(s) en la parte central del chasis.
30. Ejes complementarios.- Son los que permiten la conexión de otras áreas de interés de desarrollo de los ejes troncales.
31. Eje(s) delanteros(s).- Eje(s) situado(s) en la parte anterior del chasis.
32. Eje direccional.- Eje sencillo ubicado en la parte anterior del vehículo en el que se encuentra el mecanismo de dirección que transmite hacia las ruedas el movimiento direccional.
33. Eje doble (Tándem).- Es el conjunto constituido por dos (2) ejes articulados al vehículo por dispositivos(s) común(es), separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.
34. Eje doble (no Tándem).- Es el conjunto constituido por (2) ejes separados a una distancia determinada, pudiendo ser motriz o no motriz.

35. Ejes interregionales.- Son los que sirven de enlace de los ejes troncales con las redes viales de los demás países de la región.
36. Eje motriz.- Eje utilizado para transmitir la fuerza de tracción.
37. Eje no convencional.- Ejes o conjunto de ejes establecidos para la circulación de vehículos especiales o transporte de mercancías especiales.
38. Eje no motriz.- Eje que no transmite fuerza de tracción.
39. Eje(s) posterior(es).- Eje(s) situado(s) en la parte posterior del chasis.
40. Eje retráctil.- Eje que puede transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de esta mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos o neumáticos.
41. Eje sencillo.- Eje simple independiente.
42. Eje simple.- Eje de dos o cuatro llantas conectado por un solo dispositivo.
43. Eje triple (Trídem).- Es el conjunto de tres (3) ejes articulados al vehículo por dispositivos(s) común(es) separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.
44. Eje troncales.- Son los que permiten la interconexión continua, directa, económica y segura entre países, en condiciones de transitabilidad durante todo el año, para facilitar la movilidad de personas y el traslado de mercancías.
45. El centro geométrico de un eje tándem.- Es el punto central ubicado a igual distancia de los centros geométricos de los ejes componentes.
46. El centro geométrico.- Para eje trídem está ubicado en el centro del eje componente intermedio.
47. Ensanche de carretera.- Obra de modernización de una carretera que amplía su sección transversal, de manera que se aproveche parte de la plataforma existente.
48. Equipo completo.- Elementos del vehículo de reposición y revisión periódica, que incluyen combustible, agua, llanta de emergencia, gata, herramientas y todo lo necesario para su operación permanente.
49. Equipos adicionales.- Equipos o sistemas que con montaje fijo sobre los vehículos de carga prestan servicios específicos, tales como alzar, compactar, mezclar, perforar, pulverizar, reglar, succionar, transformar y otros.
50. Estudio informativo.- Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe, en su caso.
51. Estructura del pavimento.- Conjunto de elementos de una vía que forman la parte resistente y sustentante de la misma. Puede tratarse de elementos estructurales como los de un puente, túnel u obra de drenaje o simplemente de la composición estructural de la vía o sección estructural de la misma, es decir sub-base, losa de hormigón o carpeta asfáltica.
52. Fracción defectuosa. - Pequeña proporción de una obra que no cumple con la calidad general requerida. Este defecto se produce por una falta de homogeneidad en la ejecución, imposible de evitar completamente. La fracción defectuosa puede hacer necesario un pequeño volumen de trabajos de rehabilitación, incluso en un esquema sano de conservación.
53. Furgón.- Carrocería de estructura diseñada para el transporte de carga, en un solo compartimiento cerrado.
54. Geometría de la vía.- Se refiere al trazado de la misma, su planta o proyección horizontal, su alzado o proyección vertical, así como sus secciones o cortes transversales que en conjunto configuran tridimensionalmente la vía y por lo tanto la geometría de la misma. Del correcto diseño y ejecución de la geometría de la vía depende el éxito de ésta como infraestructura del transporte terrestre.
55. Itinerario.- Es la dirección y descripción de una carretera con indicaciones de sus puntos notables.
56. Longitud total del vehículo.- Es la distancia medida entre la parte extrema anterior y la parte extrema posterior del vehículo. Las partes extremas pueden ser los guarda choques, carga o algún otro aditamento.
57. Longitud total del vehículo combinado.- Es la distancia entre la parte extrema anterior del tracto camión o camión remolcador y la parte extrema posterior del semirremolque o remolque, cuando los vehículos están alineados o acoplados.
58. Llanta o neumático.- Elemento de rodadura del vehículo compuesto por la rueda y aro.
59. Manifiesto de Carga Internacional (MCI).-Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan

para su entrega al destinatario.
60. Máximo permitido de radio mínimo de giro exterior.- Es el radio máximo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo.)
61. Mecánica ligera.- Servicio que atiende cualquier proceso automotriz que no requiera más de 45 minutos y que, en general, no requiere mano de obra especializada.
62. Mejora de firme.- Obra de modernización de una carretera cuyo objeto es el restablecimiento o aumento de la resistencia de su firme o de las características superficiales de su pavimento.
63. Mínimo permitido de radio mínimo de giro interior.- Es el radio mínimo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo cuando el radio de giro exterior es mínimo.
64. Modos de transporte.- Son combinaciones de redes, vehículos y operaciones. Incluyen el caminar, la bicicleta, el coche, la red de carreteras, los ferrocarriles, el transporte fluvial y marítimo (barcos, canales y puertos), el transporte aéreo (aeroplanos, aeropuertos y control del tráfico aéreo), incluso la unión de varios o los tres tipos de transporte.
65. Nodriza.- Parte de la carrocería, remolque o semirremolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados o ensamblados.
66. Patrimonio vial.- Es el conjunto de toda la infraestructura del transporte terrestre, sus componentes funcionales y áreas de servicios complementarios, de la cual se esperan beneficios para las generaciones actuales y futuras. El valor del patrimonio vial puede ser calculado en términos monetarios.
67. Peso bruto vehicular simple.- Tara del vehículo más la capacidad carga.
68. Peso bruto vehicular combinado.- Peso bruto vehicular de la combinación camión más remolque, y/o tracto-camión semirremolque o camión más remolque balanceado.
69. Peso máximo por eje.- Es la carga permitida según el tipo de eje.
70. Peso bruto vehicular combinado.- Peso bruto vehicular de la combinación camión más remolque, y/o tracto-camión semirremolque o camión más remolque balanceado.
71. Peso bruto vehicular permitido por el fabricante.- Es el peso bruto vehicular máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
72. Peso bruto vehicular combinado permitido por el fabricante.- Es el peso vehicular combinado máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
73. Peso específico vehicular permitido.- Es el peso bruto máximo permitido para el vehículo según la normativa vigente y es el menor entre los valores correspondientes al peso bruto vehicular permitido por el fabricante, peso según capacidad del eje, peso por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.
74. Peso específico vehicular combinado permitido.- Es el peso bruto máximo para el vehículo combinado y es el menor entre los valores correspondientes al peso bruto del vehículo según capacidad del eje, pesos por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.
75. Peso de la carrocería.- Es el peso total de la estructura antes de ser montada en el chasis.
76. Pesos del chasis.- Peso del vehículo sin carrocería que incluye el peso del vehículo a motor con cabina y todos sus sistemas.
77. Peso específico permitido por eje.- Peso máximo permitido por eje para un vehículo específico.
78. Peso máximo permitido por eje.- Peso máximo legal general permitido por eje según su tipo, sea sencillo, tándem o trídem.
79. Plataforma.- Carrocería de estructura plana descubierta diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y posteriores, fijas o desmontables (estacas).
80. Placas de circulación.- El camión, tracto-camión, los remolques y los semirremolques deberán portar las correspondientes placas de autorización de circulación emitidas por el organismo nacional competente de transporte terrestre del país de su matrícula o registro.
81. Placa de identificación.- Numeración, distintivos y colores de las placas entregadas por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre. Tránsito y Seguridad vial.
82. Placa de ruta. - Se denomina a la señalización vertical ubicada en una vía, encargada de proporcionar al usuario información, ya sea de las normas de circulación, de las características de la vía, de las situaciones de peligro o de orientación de dicha vía. Estas placas se ubican, bien sobre la carretera mediante pórticos o bien en el lateral de la vía mediante postes. Una placa de ruta puede ser activa, si emite una señal (sea del tipo que sea), incluso puede tratarse de un panel electrónico

que emite información variable; o pasiva, si no emite señal alguna. En la fase de construcción, las placas de ruta al igual que el resto de la señalización se deben colocar debidamente en los lugares marcados en el proyecto y cumpliendo con las normativas vigentes.
83. Potencia nominal.- Trabajo que el motor realiza en la unidad de tiempo en condiciones estándares.
84. Quinta rueda.- Acoplamiento que sirve de soporte y giro entre un tracto camión y un semirremolque.
85. Radio mínimo de giro exterior.- Es el mínimo radio exterior de la circunferencia trazada por el punto externo más sobresaliente del vehículo.
86. Radio mínimo de giro interior- Es el radio interior de la circunferencia trazada por el punto interno más sobresaliente del vehículo cuando la circunferencia exterior tiene radio mínimo.
87. Relación potencia/capacidad de arrastre.- Relación entre la potencia bruta del motor y el peso bruto vehicular simple combinado.
88. Remolque.- Vehículo no motorizado, con eje delantero y posterior cuyo peso bruto descansa sobre sus propios ejes y es remolcado por un camión o tracto camión.
89. Remolque balanceado.- Vehículo no motorizado en el cual el(los) eje(s) central(es) que soporta la carga será(n) ubicado(s) aproximadamente en el centro de la carrocería portante y es remolcado por un camión o tracto camión.
90. Ruta.- La ruta es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a las personas desplazarse de un lugar a otro.
91. Semirremolque.- Un vehículo de carga, sin motor y sin eje delantero, destinado a ser soportado y remolcado por un tracto camión.
92. Suspensión neumática - Es el tipo de suspensión que utiliza cojines de aire como elemento portante de la carga. Se caracteriza por un mayor control de la suspensión y una mejor distribución de la carga, así como una menor vibración transmitida a la carga y a la vía.
93. Tracto camión.- Vehículo a motor o cabezal diseñado para remolcar o soportar la carga que le transmite un semirremolque a través de un acople adecuado para tal fin.
94. Tramo o subtramo.- Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera. Por ejemplo tramo o subtramo de proyecto: es cada una de las partes en que se divide un itinerario, a efectos de redacción de proyectos. En general los extremos del tramo o subtramo coinciden con puntos singulares, tales como intersecciones, enlaces, cambios en el medio atravesado, ya sea de carácter topográfico o de utilización del suelo.
95. Transmisión.- Sistema mecánico que transmite la energía entregada por el motor y que servirá para la autopropulsión del vehículo.
96. Transporte multimodal.- El transporte de mercancía utilizando, al menos dos modos de transporte diferentes, cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para entrega, situado en un país diferente.
97. Tanque.- Carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de gases. Huidos o sólidos a granel.
98. Tara de un vehículo.- Peso neto del vehículo con tripulación, provisto de combustible y equipo auxiliar habitual, en orden de marcha, excluyendo la carga.
99. Tonelada.- Unidad de masa en el sistema métrico decimal equivalente a 1.000 kilogramos.
100. Trazado.- Definición geométrica de la carretera.
101. Tren motriz.- Conjunto mecánico que permite la autopropulsión del vehículo, constituido por los siguientes elementos: motor, caja de velocidades, eje(s) propulsor(es), conjunto diferencial y semiejes posterior.
102. Unidad de carga.- El remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo, otros) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.
103. Variante.- Es la bifurcación de una carretera en el que se fija su punto de inicio, siendo su punto final, necesariamente, otro punto de la misma carretera.
104. Vehículo.- Aparato en el cual puede ser transportada cualquier persona u objeto, por carretera o camino, puede tener motor o ser impulsado por otro medio.
105. Vehículo de carga.- Conjunto motorizado destinado al transporte de bienes. Puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.
106. Vehículo automotor (vehículo motorizado).- Vehículo a motor de propulsión que circula por sus

propios medios y que sirve generalmente para el transporte de personas o bienes o para la tracción vial de otros vehículos.
107. Vehículo articulado.- Conjunto de vehículos acoplados, siendo uno de ellos automotor.
108. Vehículo a motor- Vehículo provisto de auto propulsión.
109. Vehículo combinado.- Es la combinación de un camión remolcador con uno o más remolques o un tractor camión con un semirremolque o un tractor camión con un semirremolque y un remolque.
110. Vehículo especial.- Vehículo cuyas características son diferentes a las estipuladas en la normativa vigente.
111. Volado posterior del chasis.- Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del chasis.
112. Volado posterior del vehículo.- Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
113. Voladizo anterior.- Distancia entre el primer eje de rotación y la parte anterior más sobresaliente del vehículo.
114. Voladizo posterior.- Distancia entre el último eje de rotación y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
115. Volquete.- Vehículo diseñado con un dispositivo mecánico para volcar la carga transportada.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Se realizará la modernización, o repotenciación de las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional y se implementarán nuevas estaciones de control, en función de las obras de infraestructura vial, más los puntos de control de carga.

SEGUNDA.- Las vías existentes con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, que no cuentan con el acto administrativo en el que se estableció el derecho de vía; la autoridad competente a cargo de la competencia de la vía, realizará los estudios técnicos correspondientes a fin de determinar el respectivo derecho de vía, esto sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar, respecto de las autoridades que incumplieron con el establecimiento oportuno del derecho de vía.

DISPOSICION DEROGATORIA UNICA

Se deroga el Reglamento a la Ley de Caminos publicado en el Registro Oficial No. 567, de 19 de agosto de 1965 , sus posteriores reformas y toda normativa que se oponga al presente reglamento.

DISPOSICION FINAL UNICA

De la ejecución del presente Decreto Ejecutivo, encárguese al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

El presente Decreto Ejecutivo entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Palacio Nacional, en Quito, a 14 de junio del 2018.

f.) Lenín Moreno Garcés, Presidente Constitucional de la República

Quito, 15 de junio del 2018, certifico que el que antecede es fiel copia del original

Documento Firmado electrónicamente

Dra. Johana Pesantez Benítez
SECRETARIA GENERAL JURIDICA DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR.