

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN  
DE MOVILIDAD**

**25 DE MARZO DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los veinticinco días del mes de marzo del año dos mil quince, siendo las 9h15, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad concejales: Abg. Sergio Garnica; Abg. Daniela Chacón; Abg. Eduardo Del Pozo; Sra. Gissela Chalá, concejala alterna del Msc. Patricio Ubidia ; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Srta. Andrea Flores, funcionaria de la Secretaría de Movilidad; Abgs. Inés Lucía Cepeda Ortiz, Johanna Aguirre y Pablo Caiza, funcionarios de la Agencia Metropolitana de Transporte; Abg. Jaime Villacís, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Ana Isabel Cásares, funcionaria del despacho del concejal Abg. Sergio Garnica; Srta. Nathalie Allauca, funcionaria del despacho del concejal Lic. Eddy Sánchez; e, Ing. Bladimir Ibarra, funcionario del despacho concejal Ing. Carlos Páez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario.

Se da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado.

**1. Conocimiento y aprobación de las actas de las sesiones de la Comisión de 4 y 20 de febrero de 2015 y 11 de marzo de 2015.**

La comisión, resuelve aprobar las actas sin observaciones.

**2. Presentación, conocimiento y resolución del proyecto de reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 247 de 11 de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 362 de 22 de febrero de 2013, en lo relacionado con el Régimen Sancionatorio en materia de tránsito, a cargo del Ing. Fausto Miranda, Director de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.**

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Sugiere que en el punto dos se añada la palabra "resolución" al proyecto de reforma de la Ordenanza Metropolitanas No. 247 de 11

de enero de 2008, reformada mediante Ordenanza Metropolitana No. 362 de 22 de febrero de 2013, en lo relacionado con el Régimen Sancionatorio en materia de tránsito, los miembros de comisión aprueban la moción.

**Abg. Johanna Aguirre, Asesora Legal de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial:**

Realiza la presentación la misma que se adjunta, al acta como anexo No. 1.

**Abg. Johanna Aguirre, Asesora Legal de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial:** Indica que el proyecto de reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 247, fue un trabajo minucioso y detallado en conjunto con asesores de la concejalía de Lic. Eddy Sánchez y la Procuraduría Metropolitana, a fin de realizar actos administrativos enmarcados en la constitución y velar por los procedimientos sancionatorios, misma que resolverá la problemática diaria que presentan cientos de socios y accionistas que tienen problemas de revocatoria y suspensión.

La comisión, avoca conocimiento de la presentación y emite los siguientes comentarios.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Señala que es un ajuste al régimen de ordenamiento jurídico actual, pone en consideración de la comisión el proyecto de ordenanza reformativa de la ordenanza No. 247.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Realiza algunas observaciones de forma, a fin de que sean corregidos, al proyecto de reforma de la Ordenanza Metropolitana No. 247, sobre el artículo No. 9, sugiere cambiar la palabra deróguese por "sustitúyase", y en el mismo que la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial, sea quien administrativamente delegue a las Direcciones Financiera, y de Fiscalización; la AMT será quien haga los operativos.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Menciona que la presentación de la Abg. Johanna Aguirre, Asesora Legal de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial, sobre los procesos sancionatorios, deberían suspenderse definitivamente a los taxis informales y abrir un expediente, señala que no es de competencia de la AMT, es un tema estipulado en el Orgánico Penal de Tránsito, el juez es quien determina la contravención y la sanción.

**Abg. Johanna Aguirre, Asesora Legal de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte, Terrestre y Seguridad Vial:** Aclara que el proyecto de reforma a la Ordenanza Metropolitana No. 247, contempla que en la parte relacionada a los taxis informales, se lo realice por medio del Código Orgánico Integral Penal; informales se tiene 214 audiencias y resolución, ya no se sanciona por ordenanza, es decir, se aplica el Código Orgánico Legal, la disposición general cuarta, con la pena pecuniaria que está establecida.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Sugiere que el artículo No. 10, debería ser una Disposición General y no un artículo expreso, además, en la disposición tercera se debe establecer el plazo de multas que no han sido canceladas y que se siga el proceso de coactivas, con un tiempo establecido.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Propone que los pagos pendientes se realicen en el año de matriculación.

**Concejal Lic. Eddy Sanchez:** Indica de las observaciones realizadas por la comisión, Procuraduría Metropolitana y funcionarios se acogerán, por lo que, mociona que el dictamen sea favorable, a fin de presentar a primer debate en el Concejo.

La moción es aprobada, por los miembros de la comisión.

**3. Conocimiento del proyecto de ordenanza que establece el fortalecimiento de la calidad y fijación de la tarifa, en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito, a cargo del Doctor Darío Tapia, Secretario de Movilidad; y, resolución al respecto.**

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:**

Realiza la presentación la misma que se adjunta al acta como anexo No. 2.

La comisión, avoca conocimiento de la presentación y emite los siguientes comentarios.

**Concejal Abg. Sergio Garnica:** Sugiere que en el artículo No. 3, dentro de las competencias se agregue "Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito"; en lo



referente a días feriados se mantenga la misma tarifa nocturna, en la Disposición General se agregue una tercera que diga: *"quienes infringieran la presente ordenanza serán sancionados de conformidad a lo establecido en el ordenamiento jurídico, nacional y local en términos abiertos"*.

**Concejal Abg. Eduardo Del Pozo:** Consulta si la ruta Quito-aeropuerto se maneja bajo un esquema distinto o se mantendría con el mismo, o se adaptaría definitivamente al tema de taxímetro.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Manifiesta que la Ley Orgánica de Tránsito, menciona que el taxímetro es de uso tecnológico para regular tarifas a nivel cantonal, hay factores que deben tomarse en cuenta, la ley estaba estipulando de alguna manera, pero no contempló temas rurales alejados como el aeropuerto, las tarifas son diferentes a las que tiene el resto de la ciudad, cada Consejo Cantonal debe tener una diferencia, como la ciudad de Quito, al ser competente en tema de regulación, sugiere que como Secretaría de Movilidad, se debe manejar de manera muy diferente en cuanto al aeropuerto.

**Concejala Gissel Chalá:** Indica su malestar en la entrega del documento, mismo que fue registrado a las 8h50 del 25 de marzo de 2015, es vital contar con ello, a fin de analizarlo con 24 horas de anticipación, para realizar las observaciones del caso y tener conocimiento en cuanto al tema de estudio del Proyecto de Ordenanza para la fijación de tarifas en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ), además, de contar con la presencia del consultor, para que haya mayor explicación en cuanto a las salvaguardas, cómo se hizo el cálculo, asimismo el tema de las parroquias rurales, cómo se va a realizar, ya que no existe ningún tipo de control o mecanismo real para aplicar la ordenanza, que justifique la tarifa nocturna.

**Dr. Darío Tapia, Secretario de Movilidad:** Manifiesta que en el tema rural, la Municipalidad de Quito, se está preparando con 800 agentes, a fin de crear la unidad de control para el taxímetro en las parroquias rurales, como base se ha iniciado con dos puntos Yaruquí y Calderón, bajo su responsabilidad estará el tema tarifario, en cuanto a tema rural, se debe tener otra consideración, es decir, una sola tarifa a nivel de parroquias, el horario nocturno, rige en base al Código Laboral.



**Concejala Abg. Daniela Chacón:** Indica dos cosas: la primera y que quede claro en el artículo No. 6 que ya menciona el concejal Sergio Garnica, sobre los feriados que la ley faculta para toda la semana, no está expresamente en la ordenanza las tarifas diurnas y nocturnas, aplica de lunes a domingo, y la otra es la preocupación del concejal Eduardo Del Pozo, sobre la ruta Quito-aeropuerto, se informa a la comisión que se han emprendido mesas de diálogo con los taxistas y con QUIPORT, por los elevados costos y se puede hacer un modelo de gestión con otro proceso de ordenanza, específicamente de tarifas.

**Concejal Abg. Sergio Garnica:** Manifiesta que para reforzar lo que indica la Concejala Daniela Chacón, sugiere que en la parte considerativa se añada el argumento del Código Laboral versus horario, tendrá mayor fundamento a lo que se menciona.

**Concejal Lic. Eddy Sánchez:** Pone que en consideración el Proyecto de Ordenanza Metropolitana a la comisión, a fin de que la Procuraduría Metropolitana emita el informe legal para presentar al pleno de Concejo.

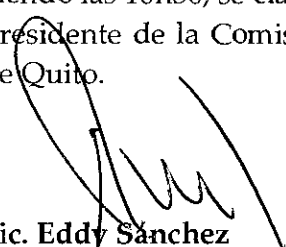
**Secretaria de la Comisión:** Toma votación nominal

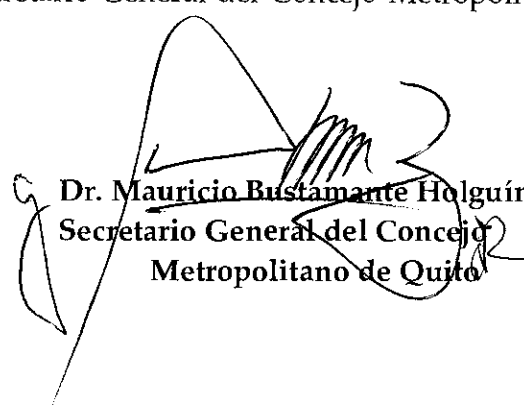
Concejales miembros de la Comisión aprueban la moción.

#### 4. Varios.

No hay temas a tratar en puntos varios.

Siendo las 10h30, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la Comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.

  
Lic. Eddy Sánchez  
Presidente de la Comisión  
de Movilidad  
MH

  
Dr. Mauricio Bustamante Holguín  
Secretario General del Concejo  
Metropolitano de Quito

# ANEXO No. 1

# PROYECTO DE REFORMA

<b>ORDENANZA METROPOLITANA 247</b> Transporte Informal de Pasajeros y Carga. al uso del espacio público vial. suspensiones y Revocatorias de Habilitaciones Operacionales.	<b>ORDENANZA METROPOLITANA 36</b> - Proceso de Regularización del Servicio Transporte Terrestre Comercial de Carga Liviana el Área Urbana y en las Parroquias Rurales Distrito Metropolitano de Quito.
<b>ORDENANZA METROPOLITANA 279</b>	<b>ORDENANZA METROPOLITANA 53</b>

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Ordenanza Metropolitana 247, el Concejo Metropolitanamente expide la normativa sustitutiva de la Sección IV, Capítulo IX, Título I del Código Municipal para el DMQ, en la cual se crea la EMI que mantendrá como objeto el gestionar, coordinar, administrar, fiscalizar y sancionar el Sistema de Movilidad del Distrito Metropolitano.

Desde el año 2008, han existido varias reformas a la LOTTTSV, así como también en la normativa jurídica nacional y en la actualidad respecto a las modificaciones nacionales en el COIP, coligiéndose efectivamente que es necesario implementar cambios jurídicos específicos a las Ordenanzas Metropolitanas emitidas por el MDMQ.



# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Entre los años 2013 y 2014 se han abierto 2.026 expedientes administrativos en la CDGPS por la prestación no autorizada de servicio público de transporte terrestre de personas o carga (informales), sancionados administrativamente que se encuentran actualmente establecidos en el Código de Tránsito en el COIP.

La aplicabilidad de las normas de conformidad a la Constitución, sobre el cumplimiento de acuerdo a la jerarquización de las disposiciones legalmente, las Ordenanzas Metropolitanas no pueden contraponerse a las disposiciones constitucionales y legales, por lo que se hace necesario sustener los mismos en estrecho acuerdo y semejanza procedimental según lo establecido en la tipificación de las leyes en el transcurso del tiempo.

# CONSIDERANDOS

INSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR	CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, AUTONOMÍA Y DESCENTRALIZACIÓN - COOTAD	CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL -COIP	LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL -LOTTTSV
<p><b> numeral 6:</b> «La ley establecerá la debida proporcionalidad de sanciones y las sanciones penales , administrativas o de otra naturaleza».</p>	<p><b>Artículo 55, literal f):</b> Competencia exclusiva del GAD municipal, la de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal».</p>	<p><b>Artículo 386:</b> Sanción por transporte informal con 2SBU, reducción de 10 puntos en su licencia y retención del vehículo por el plazo mínimo de 7 días.</p>	<p><b>Artículo 30.4:</b> Los GADS tienen la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción.</p>
<p><b>numerales 2, 3 y 6:</b> «Los gobiernos municipales tendrán competencias exclusivas de: «Ejercer el control sobre el uso del suelo en el cantón»; «Planificar, construir y mantener la infraestructura de transporte público dentro de su territorio cantonal».</p>	<p><b>Art. 395 y siguientes COOTAD</b> Procedimiento Administrativo Sancionador</p>	<p><b>Disposición Reformatoria Novena, numeral 2, inciso 2:</b> Para el juzgamiento de las contravenciones de tránsito se crearán los Juzgados de Contravenciones de Tránsito.</p>	
<p>: «Los Gobiernos de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los distritos metropolitanos y todas las que sean, y en uso de sus facultades, atribuciones distritales».</p>			
<p>«En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, prevalecerá la norma de mayor jerarquía, es decir, la de mayor jerarquía, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma de mayor jerarquía superior».</p>			

# CONSIDERANDOS

<p><b>ORDENANZA METROPOLITANA 247</b></p> <p>podrán prestar transporte de personas y carga en MQ, automotores de propiedad de personas físicas y jurídicas que no legalmente autorizadas a EMSAT a prestar los servicios».</p>	<p><b>ORDENANZA METROPOLITANA 536</b></p> <p>Disposición General Décimo Segunda: «Cuando las conductas previstas como infracciones administrativas en esta Ordenanza se encuentren tipificados como contravenciones en el COIP, en cuanto a la sanción pecuniaria, la autoridad metropolitana competente aplicará únicamente la establecida en el COIP».</p>	<p><b>RESOLUCIÓN A00006</b></p> <p>Creación AMT (22 de abril de 2013). Artículo 9: «En el ámbito de sus competencias, el órgano competente de la AMT, a través del órgano correspondiente, podrá ejercer la potestad para sustanciar los procedimientos administrativos por las infracciones administrativas de las ordenanzas metropolitanas, así como resolverlos e imponer las sanciones previstas en la ordenanza jurídica vigente, correspondiendo, respetando los principios de legalidad y economía procesal, al proceso».</p>
<p><b>RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA No. 00000675 – EPMIMOP</b></p> <p>emitida por la AMT las atribuciones y competencias que hubiesen sido delegadas a la EPMIMOP, en el marco de control del TTTSV.</p>		

# ARTÍCULO 1

el Parágrafo XV que contiene los artículos 1.471 (1), 1.471 (2), 1.471 (3), 1.471 (4), 1.471 (5), 1.471 (6), así como también del numeral primero, el inciso segundo del numeral segundo del artículo 1.473 (1), el artículo 1.473 (2) de la Ordenanza Itana 247 y que guardan relación al «Control, Erradicación y Sanción de la Prestación no Autorizada del Servicio Público Terrestre de Personas o Carga», por cuanto la infracción se encuentra tipificada en el COIP.

## DEROGADO

- ) El Departamento de Fiscalización de Transporte de la EMSAT, conjuntamente con la Policía Nacional, planificará y ejecutará antes de localización y detención de los vehículos que no cuenten con Habilitación Operacional y Adhesivos de Identificación N por la EMSAT. Se aprehenderán también aquellos vehículos que autorizados por la EMSAT o por el Consejo Provincial de Tránsito a roguía rural del Distrito Metropolitano o en otras jurisdicciones cantonales, se encuentren prestando el transporte público de personas en la ciudad de Quito, según el caso.
- ) Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo anterior, aquellos vehículos de transporte público de personas o ca o paso sea la ciudad de Quito o el Distrito Metropolitano.
- ) La EMSAT, en base a los partes policiales de las detenciones efectuadas por contravenir el artículo 1.471 de esta ordenanza, imple tro de las personas propietarias de los vehículos retenidos por dicha contravención. La EMSAT emitirá las certificaciones correspondie ) Las personas naturales o jurídicas y los vehículos registrados conforme al artículo anterior, quedarán inhabilitados en la EMSA e 5 años para ser considerados en las solicitudes de informe previo a la constitución jurídica de cooperativas y compañías de tran e de socio o accionista, cambio de unidad o incremento de cupos en los registros de las operadoras autorizadas por la EMSAT. L as certificaciones correspondientes.
- 5) Los vehículos detenidos en los operativos realizados por la Policía Nacional conjuntamente con los Fiscalizadores de la EMSA dos en los patios de retención vehicular de la EMSAT, hasta que ésta, previo el procedimiento y sanción que dispone esta ordenanza, ga del automotor.
- 6) La EMSAT, previo a la entrega del vehículo detenido en las circunstancias que habla el artículo 1.471 (1), a costa del propie tor, procederá a desmontar y retener los distintivos, taxímetros y equipos de comunicación, hasta que su propietario pruebe la i enda y acredite la autorización legal para su uso.

# ARTÍCULO 2

quese en el literal a) del artículo 1.466 (4) de la Ordenanza Metropolitana a «mensualmente» por la palabra «semestralmente» o una vez concluidos de revisión vehicular.

## MODIFICACIÓN

**1.466 (4) SUSPENSIÓN.-** Sin perjuicio de la sanción pecuniaria que corresponda, de acuerdo al Art. 1.473 ordenará la Habilitación Operacional cuando se encuentre comprobado que:

a): El vehículo no aprueba la revisión vehicular dentro de los plazos y cronograma señalados por la COMISAT. Para tal efecto el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá informar a la EMSAT mensualmente los vehículos que no aprueben la revisión.

# ARTÍCULO 3

que se en el inciso último del artículo 1.466 (4) de la Ordenanza Metropolitana a la Policía de Tránsito y a la Gerencia de Fiscalización de la EMSAT», por la modificación de Operaciones y Dirección de Fiscalización de la AMT».

## MODIFICACIÓN

o último: «La suspensión de la Habilitación Operacional es la inhabilidad temporal del s  
nista, a solicitar cualquier trámite en la EMSAT, con excepción de aquellos tendientes a sar  
que motivó la suspensión. Se notificará al representante legal de la operadora de transpo  
o accionista sancionado, a la Policía de Tránsito y a la Gerencia de Fiscalización de la EMSA  
en cumplimiento a esta resolución.

# ARTÍCULO 4

numeral 1 y 2 del artículo 1.473 (1) de la Ordenanza Metropolitana 247 agrás de la frase «suspensión de la habilitación operacional», la frase «la misma dará con el inicio del Procedimiento Administrativo Sancionador».

cios o accionistas beneficiarios de una Habilidadación Operacional, que incurran en las causales mencionadas en el artículo 1.466 (4), serán sancionados:

**LITERAL 1:** Literales a), b), c): Suspensión de la habilitación operacional, hasta que se subsane la causa que generó la suspensión y se efectúe el pago de una multa equivalente al 50% de la remuneración básica unificada. La reincidencia se sancionará con las penas previstas en este numeral.

**LITERAL 2:** Literales d), e), y f): Con la suspensión de la habilitación operacional hasta que subsane la causa que generó la suspensión y se efectúe el pago de una multa equivalente a una remuneración básica unificada. La reincidencia dará lugar a la reincidencia definitiva de la habilitación.

# ARTÍCULO 5

ase el artículo 1.474 de la Ordenanza Metropolitana 247 por el siguiente: «*Procedimie* ad Metropolitana competente una vez recibido el informe, del cual se desprendan causas su que habría lugar a declarar la revocatoria o suspensión de los Permisos y Habilitaciones Opera sición de multas, iniciará el expediente administrativo de conformidad al Proceca i:trativo Sancionador establecido en el COOTAD».

## DEROGADO

erente General de la EMSAT, en el término máximo de tres días de recibido el informe de fiscalización esprendan causas suficientes por las que habría lugar a declarar la revocatoria o suspensión de los Per miltaciones Operacionales e imposición de multas, procederá a:

Disponer la apertura de un expediente, citar con los cargos al representante legal de la operac oeneficiario de la Habilitación Operacional, otorgándole un término de cinco días para contestar y casillero judicial en el Palacio de Justicia de Quito para recibir notificaciones; las citaciones y notifica realizarán conforme disponen los artículos 73 y siguientes de la Codificación al Código de Procedimiento Agotado el término para contestar, de oficio o a petición de parte, se abrirá la causa a prueba por el té seis días; y

Concluido el término de prueba, el Gerente General, con base a lo actuado, resolverá lo que en corresponda, disponiendo que la misma se notifique en el casillero judicial señalado por el interesado.



# ARTÍCULO 6

ase el artículo 1.474 (1) de la Ordenanza Metropolitana 247 relacionado al procedimiento de Circulación de Vehículos, por el siguiente: «**Audiencia.**- La sanción a la que se refiere el artículo 1.472 (5) será resuelta por la Autoridad Metropolitana competente de conformidad al Procedimiento Sancionador establecido en el COOTAD. De la Resolución Administrativa, el administrado podrá interponer los recursos contemplados por la Ley».

## DEROGADO

Las sanciones a las que se refieren los artículos 1.471 (1), y 1.472 (5), serán impuestas por el Gerente General en una sola audiencia; de ser el caso que el sancionado no compareciere conforme, se le concederá un término de tres días para que presente alegatos de descargo que crea conveniente, vencido el cual, resolverá lo que el derecho corresponda.

# ARTÍCULO 7

el artículo (17) de la Ordenanza Metropolitana 362, sancionada el 22 de febrero de 2013, referente al Régimen San a los administrados que presten servicio de Transporte Comercial de Carga Liviana sin contar con las Habilitaciones Administrativas, y artículo (18) de la Ordenanza Metropolitana 279, sancionada el 07 de septiembre de 2012, y reformada a Metropolitana 020, sancionada el 16 de octubre de 2014, referente al Régimen Sancionatorio aplicado a los administrados que desempeñen la actividad de transporte comercial escolar e institucional, sin contar con las habilitaciones administrativas correspondientes, por cuanto, este tipo de conductas se encuentran contenidas y reguladas en el COIP.

## DEROGADO

Artículo 17: Una vez que concluya el Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial de Carga Liviana en el área urbana y parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito, los y las administrados que presten el Servicio de Transporte Comercial de Carga Liviana, en las Habilitaciones Administrativas o en contravención a las normas administrativas o técnicas, serán sancionados con una multa de cinco (5) años para participar en convocatorias públicas relacionadas con el Servicio de Transporte Comercial de Carga Liviana.

En caso de suspensión, revocatoria, imposición de multa o declaratoria de terminación de las Habilitaciones Administrativas se sujetará a las normas en la Ordenanza Metropolitana No. 247, sancionada el 11 de enero de 2008 y publicada en el Registro Oficial No. 295 de 14 de febrero de 2008, en todo aquello que no ha sido explícitamente regulado en la presente ordenanza. Del mismo modo, el régimen previsto en esta ordenanza es aplicable a partir de la fecha de conclusión del Proceso de Regularización del Servicio de Transporte Terrestre Comercial de Carga Liviana en las parroquias rurales del Distrito Metropolitano de Quito.

Los procedimientos administrativos sancionatorios que hubieren iniciado antes de la vigencia de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, a causa de la prestación de Servicio de Transporte Terrestre Comercial de Carga Liviana, se regularán de acuerdo a las disposiciones legales pertinentes, la autoridad competente dispondrá su archivo».

**ARTÍCULO 8:** Deróguese al artículo 3 de la Ordenanza Metropolitana promulgada el 31 de marzo de 2014, a efecto de la vigencia del COIP, norma legal que regula las infracciones de tránsito así como la autoridad competente para el procedimiento de juzgamiento

**ARTÍCULO 9:** Deróguese el artículo 1.474 (9) de la Ordenanza Metropolitana 247 promulgada el 31 de marzo de 2014, a efecto de la vigencia del COIP, norma legal que regula las infracciones de tránsito así como la autoridad competente para el procedimiento de juzgamiento

**ARTÍCULO 1.474 (9).**- La Dirección de Fiscalización de la AMT conjuntamente con los Agentes Civiles de Tránsito de Quito, realizarán operativos conjuntos para combatir el mal uso del espacio público vial por parte de los conductores y propietarios de inmuebles de propiedad privada y pública a quienes se les sancionará con el 10% de remuneración básica unificada por contravenir las disposiciones municipales que regulan el cobro de impuestos para el juzgamiento de estas contravenciones serán impuestas de acuerdo a lo establecido en el COOTAD.

# ARTÍCULO 10

Los expedientes administrativos que se encuentran en trámite inherentes al «Control, Erradicación y Sanción de la Prestación Autorizada del Servicio Público de Transporte Terrestre de Personas o Carga», que fueren aperturados hasta la sanción presente Ordenanza, serán sustanciados y resueltos por la autoridad metropolitana competente, aplicando la norma que se encontraba vigente a la fecha de realización de hechos imputados a la parte administrada.

# DISPOSICIONES GENERALES

**MERA:** Los expedientes administrativos que no se hayan iniciado a la presente fecha serán sustanciados conforme lo establecido en el Reglamento Administrativo Sancionador dispuesto en el COOTA.

**UNDA:** Cuando sea difícil o imposible determinar la identificación de la persona responsable de quien deba ser citado o notificado, el funcionario responsable sentará razón de este particular; debiendo posteriormente proceder a citar por la prensa en una publicación.

# DISPOSICIONES GENERALES

**CERA:** Una vez culminado el **Procedimiento** Administrativo Sancionador, se impondrán las sanciones pecuniarias dispuestas en las Ordenanzas Municipales sobre mal uso del espacio público vial, restricción de circulación vehicular Pico y Placa, prestación no autorizada de servicios de transporte terrestre de personas o carga (informales), suspensión de vigencia del permiso de habilitación operacional por la Revisión Técnica; competencias de la AMT a través de la Coordinación de Gestión de Procedimientos Sancionatorios, las multas no canceladas y que se encuentren firmes serán puestas en conocimiento de los Tesoreros, Funcionarios Auxiliares o responsables del procedimiento coactivo por parte de la Autoridad metropolitana que dictó la resolución administrativa.

# DISPOSICIONES GENERALES

**ART. 1.** Las infracciones administrativas por mal uso del espacio público vial, restricción de circulación vehicular Pico y Placa, estacionamiento no autorizada de servicio público de transporte terrestre, personas o carga (informales), suspensión y revocatoria del permiso de habilitación operacional establecidas en las Ordenanzas Municipales Metropolitanas 247 y 305, que hayan sido cometidas hasta el 31 de diciembre de 2014 y se encontraren en trámite en la Coordinación de Procedimientos Sancionatorios de la AMT, se impondrán automáticamente las sanciones pecuniarias. Una vez cancelada la multa quedará con el archivo del expediente administrativo.

# DISPOSICIONES GENERALES

**INTA**: Una vez emitida la Resolución Administrativa impone suspensión y revocatoria del permiso de habilitación racional RTV y que la misma se encuentre en estado firme propietario del vehículo tendrá 90 días para poder realizar cobro de unidad; transcurrido el plazo, el propietario perderá o y éste se mantendrá a favor de la operadora conforme a la Ordenanza Metropolitana 247.



# ANEXO No. 2

**FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y  
FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA  
PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN TAXI  
(DMQ)**

**Marzo de 2015**

- **ANTECEDENTES:**

**TARIFAS AÑO 2003**

- **TARIFAS:** *Transporte en taxi*, Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT (actual ANT)

**MEDIDAS DE OCMAN PARA EL DESARROLLO DEL SERVICIO DE TAXIS EN LA DMQ**

- Resolución No. 073-DIR-2014-ANT, 27 de junio de 2014
- Reforma: Resolución 107-DIR-2014-ANT, 02 de septiembre de 2014

**TAXIS DMQ**

- Está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 306 operadoras con 12.993 vehículos legalizados en la municipalidad (a Octubre 2014).

**ACUERDOS, DIALOGO – OPERADORAS DMQ**

- Posible desequilibrio económico producto por la no revisión de las tarifas.
- Ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio.
- Mecanismos que involucren puntos de vista de la ciudadanía para mejorar el servicio de taxi en el DMQ.

# • BASE LEGAL:

## CONSTITUCIÓN

- Artículos 47, 264, 266 y 314: Garantizar servicio de transporte terrestre

- Artículos 54, 57 y 84: **FACULTAD NORMATIVA DEL CONSEJO MUNICIPAL Y DE LOS DISTRITOS METROPOLITANOS**

## LOOTSV

- Artículos 3, 30.4, 30.5,
- Regular la  **fijación de tarifas** de los servicios de transporte terrestre.

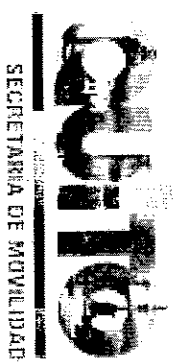
## RESOLUCIÓN 006-CNC 2012

- Art. 17, num 7), Regulación local: **Fijación de tarifas** de los servicios de transporte terrestre
- Resolución No. 003-CNC-2014

## RESOLUCIÓN N° 001-018 2006-CMTHH

- **TARIFAS:** Servicio de **TRANSPORTE COMERCIAL EN TAXI**

• **CÁLCULO TARIFARIO:**  
**METODOLOGÍA ANT**



**COSTOS**  
**REFERENCIALES**

**OPERACIONALES** - Rubros que incurren en la prestación del servicio

**FIJOS** - Mano de obra, seguros, legalización, gastos administrativos.

**VARIABLES**: Combustible, rodamiento, mantenimiento preventivo y correctivo.

**COSTOS DE CAPITAL**: Adquisición del automotor (rentabilidad).

**VARIABLES**  
**(TARIFAS)**

**CARRERA MÍNIMA**: Valor mínimo que paga por movilizarse.

**ARRANCADA**: Valor generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna.

**MINUTO DE ESPERA**: Tiempo que la unidad de se detiene durante la prestación, sin que finalice.

**KILÓMETRO EN ESPERA**: Valor por el que se cobra durante el tiempo que se detiene la unidad durante el servicio.

**Fuente:** Resolución Nro. 073-DIR-2014-ANT de 27 de junio de 2014, Directorio ANT. Reforma: Resolución 107-DIR-2014-ANT, el 02 de septiembre de 2014

# • CÁLCULO TARIFARIO: ESTUDIO PUCE



Estudio realizado por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador (PUCE):

*“Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito”*

## **INFORME DE CAMPO**

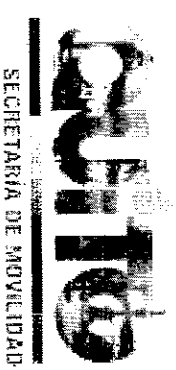
- Análisis de la demanda y oferta, recopilación de datos y procesamiento de la información.

- Estimación de costos, demanda, oferta, cálculo tarifario.

## **ESTUDIO TARIFARIO**

- Valoración técnica de las variables que componen la tarifa.
- Análisis de salvaguardas con incidencia directa en la importación de llantas y taxímetros. (Resolución COMEX No. 011-2015, 06 marzo 2015)
- Estrategia del importador en el mercado y segmento de productos importados.

# • CÁLCULO TARIFARIO: PROPUESTA TARIFARIA



La estructura tarifaria contempla valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
Valor de Arranque	\$ 0,50	\$ 0,50
Valor por kilómetro recorrido	\$ 0,40	\$ 0,40
Valor por minuto de espera	\$ 0,10	\$ 0,10
Carrera mínima*	\$ 1,45	\$ 1,75

\*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros (2.5 kms).

# • FACTORES DE CALIDAD:



Proceso de selección,  
contratación, evaluación,  
control y capacitación de  
sus conductores; y,  
programas de renovación  
de su flota vehicular.

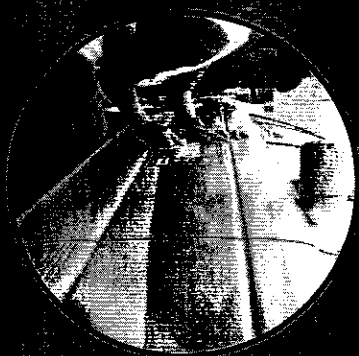




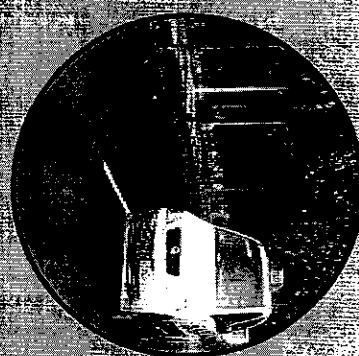
# • FACTORES DE CALIDAD:



Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del **TAXÍMETRO**.



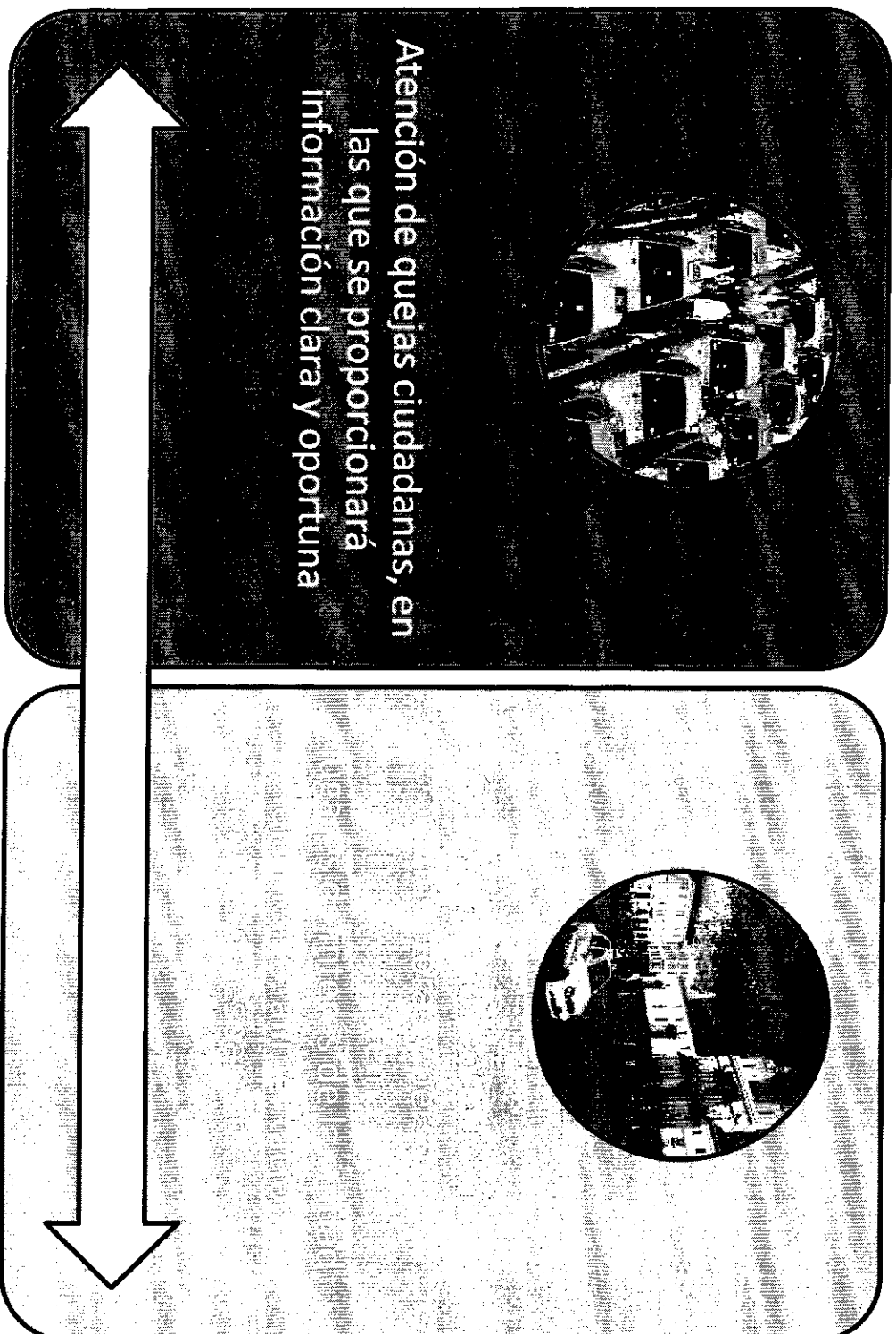
No eludir las carreras solicitadas por los usuarios, conforme lo autorizado en los permisos de operación;



Despacho en la flota, con infraestructura física, tecnológica y comunicación necesaria (**TAXI EJECUTIVO**)

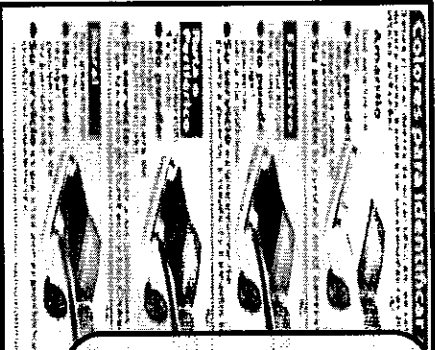


- **FACTORES DE CALIDAD:**



# • ORDENANZA:

## OBJETO



Determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas:  
**CONVENCIONAL Y EJECUTIVO**

## TAXI CONVENCIONAL



- Parroquias Urbanas u Ordinario;
- Parroquias Rurales;
- Zonas Periféricas.

## FORTALECIMIENTO CALIDAD



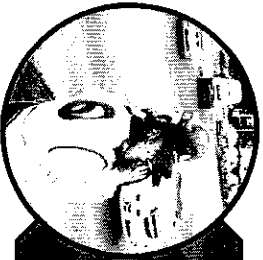
Cumplimiento de las condiciones de calidad.

## TARIFAS



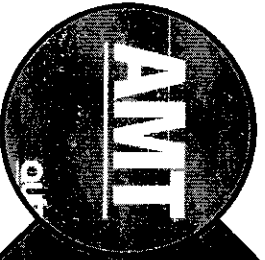
Para el cobro de la tarifa los vehículos estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los valores.

# • ORDENANZA:



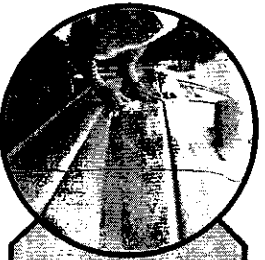
## PLAN DE MEJORAS

- Reporte de mejoras y/o equipamiento tecnológico bajo control de la AMT, hasta el 31 de enero de cada año.



## CONTROL

- Control y fiscalización del taxi, convencional y ejecutivo
- Implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, recepción de quejas y denuncias
- Difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días.



## DISPOSICIÓN DELEGATORIA

Disposición de delegación de facultades, acto administrativo de delegación por la



**Gracias!**

## PROYECTO DE ORDENANZA

### FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Mediante Decreto Ejecutivo 3304 publicado en el Registro Oficial 840 de 12 de diciembre de 1995, referente al Transporte Terrestre en el Cantón Quito, se transfirió al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, entre otras, las siguientes atribuciones: organizar, reglamentar, planificar y fiscalizar las actividades, operaciones y servicios del transporte terrestre, público y privado; y, fijar, modificar las tarifas de los pasajes de transporte terrestre, previo investigación de costos.

Con Decreto Ejecutivo 51 publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 17 de 06 de marzo de 1997, se ratificó al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito todas las atribuciones otorgadas mediante Decreto Ejecutivo 3304 promulgado en el Registro Oficial No. 840 de 12 de diciembre de 1995.

El 22 de enero de 2003, el entonces Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, mediante Resolución No. 001-DIR-2003-CNTRT, fijó las tarifas de transporte terrestre en sus distintas modalidades, cuyo valor a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi fue establecida conforme se detalla en su texto.

La Constitución de la República del Ecuador en el segundo inciso del artículo 314 establece que el Estado dispondrá que las tarifas de los servicios públicos sean equitativas, además en el artículo 394, señala que el Estado garantizará la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte, y por consiguiente el servicio público de transporte terrestre deberá responder a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. En virtud de esta normativa se ha determinado las políticas, atribuciones y competencias que los Municipios deben ir asumiendo, a fin de dar cumplimiento legal y operativo de este mandato dentro de la jurisdicción cantonal. Es así que en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, señala entre otras, las competencias del gobierno autónomo descentralizado municipal, en el artículo 54, literal b), prevé como funciones del gobierno descentralizado municipal el “diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”, y, el artículo 55, literal f), “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”; también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 3 determina que el Estado garantizará la prestación del servicio de transporte público con tarifas justas, en concordancia con el artículo 30.5, literal h, que establece la capacidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales para “Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”

El desarrollo urbano de la ciudad de Quito se ha producido históricamente siguiendo principalmente el eje norte - sur, condicionado por las limitaciones topográficas de la ciudad que la han definido como una urbe alargada, de aproximadamente 35 km de largo y un promedio en su ancho de 3,6 km. La mayor concentración del comercio, servicios públicos y privados, equipamientos distritales,

así como la mayoría de los edificios administrativos e institucionales se sitúan al interior del denominado “hipercentro” (centro histórico más zona centro-norte), hacia el cual confluyen cerca del 60% de todos los viajes que se realizan en el Distrito Metropolitano de Quito (DMQ).

La partición modal de los viajes motorizados determina que aproximadamente el 27% se realiza en vehículo particular y 73% de ellos se realiza en transporte público<sup>1</sup>, cuya demanda está servida, actualmente, por las líneas de autobuses convencionales y los corredores de transporte masivo tipo BRT. Por otra parte, el crecimiento del parque vehicular de Quito que oscila entre el 8 y 10% anual, está creando serios problemas de congestionamiento del tráfico, generando ingentes demoras en los desplazamientos de los ciudadanos. Dentro del 27% antes mencionado que ocupan el vehículo particular se encuentra el transporte comercial el cual comprende las modalidades de Taxis, Turismo, Transporte Escolar e Institucional y Carga Liviana. El servicio de Taxis está ofertado en todas sus modalidades por aproximadamente 305 operadoras con 13.136 vehículos legalizados en la municipalidad.<sup>2</sup>

Bajo estos antecedentes, los operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi manifestaron un posible desequilibrio económico producto de la no revisión de las tarifas desde hace 11 años, acarreado un posible ciclo de detrimento del nivel de calidad del servicio en perjuicio directo de los usuarios del transporte terrestre.

La Municipalidad de Quito preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de transporte de calidad con tarifas socialmente justas, requirió establecer mecanismos de diálogo que permitan dimensionar el problema involucrando los puntos de vista de los operadores, de la municipalidad y principalmente de la ciudadanía, con la finalidad de definir líneas de acción para mejorar el servicio de transporte comercial en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

Entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

Por otro lado, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial, con el único propósito de brindar a la ciudadanía accesibilidad a servicios de calidad en condiciones justas y equitativas. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada “*Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito*”, con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad.

---

<sup>1</sup> Estudio de Movilidad de Quito (Metro Madrid 2011)

<sup>2</sup> Agencia Metropolitana de Tránsito, al 30 de octubre de 2014, reporte de operadoras en taxi del Distrito Metropolitano de Quito.

De los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas y sobre los cuales se entablaron mesas de diálogo con el sector del taxismo, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad.

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito conforme la Constitución y la ley, tiene competencias en la planificación, regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial dentro de la jurisdicción cantonal; de igual forma, las tarifas de transporte han sido atribuidas al Municipio de Quito mediante los Decretos Ejecutivos antes citados, tanto así que en la actualidad todas las facultades enunciadas se encuentran establecidas en la Constitución, COOTAD, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y demás leyes y reglamentos vigentes en esta materia; es decir, que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de sus órganos ha venido ejecutando dichas competencias, cumpliendo así con el ordenamiento jurídico vigente.

Es indispensable que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumpla con la normativa vigente establecida en la Constitución de la República (Art. 264, numeral 6), en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (Arts. 30.4 y 30.5), en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD (Art. 84), en la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito (Art. 2, numeral 2) y en la Resolución No. 006 del Consejo Nacional de Competencias, referente a la regulación y fijación de tarifas de los servicios de transporte.

Por tales consideraciones, le corresponde al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, conocer y aprobar el siguiente proyecto de Ordenanza Metropolitana por la cual se establecerán acciones para el fortalecimiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi y se fijarán las tarifas que por el mismo los usuarios deben cancelar en el Distrito Metropolitano de Quito, de conformidad con las facultades que le atribuyen el artículo 8, numerales 1 y 6 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito; y, el artículo 322 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD.



**PROYECTO DE ORDENANZA**  
**EL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO**

**CONSIDERANDO:**

- Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador en sus numerales 3 y 6, manifiesta que los gobiernos municipales tendrán, entre otras, las competencias exclusivas de *“Planificar, construir y mantener la viabilidad urbana;”* y *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal”*;
- Que,** el artículo 266 de la Constitución establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables, y en el ámbito de sus competencias y territorio y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;
- Que,** el artículo 314 de la Constitución de la República determina que *“El Estado garantizará que los servicios públicos y su provisión respondan a los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad. El Estado dispondrá que los precios y tarifas de los servicios públicos sean equitativos, y establecerá su control y regulación.”*
- Que,** el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, COOTAD, en el literal b) de su artículo 54, prevé como función del gobierno descentralizado municipal el *“diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales”*. En el artículo 55 literales e) y f) de la norma ibídem establecen como competencia exclusiva del gobierno autónomo descentralizado municipal, *“crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras;”* y, *“planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción”*; en concordancia con lo previsto en el literal a) del artículo 57, que como atribución del concejo municipal prevé *“El ejercicio de la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado municipal, mediante la expedición de ordenanzas cantonales, acuerdos y resoluciones;”*
- Que,** el artículo 84 literal q) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, confiere a los Gobiernos de los Distritos Autónomos Metropolitanos, la competencia exclusiva para planificar, regular y controlar el tránsito y transporte terrestre dentro de su circunscripción territorial.
- Que,** el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV), determina que el Estado garantizará que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.
- Que,** la LOTTTSV en el primer inciso de su artículo 30.4 señala que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas*

*desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar”.*

**Que,** los literales a), c) y h) del artículo 30.5 de la LOTTTSV establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán como competencias, entre otras, las de: *“a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;” “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector;” y, “h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;”*

**Que,** el artículo 57 de la LOTTTSV, define al servicio de transporte comercial como aquel que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, cuya clasificación, entre otros, contempla al servicio de transporte en taxis, el cual debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte autorizadas.

**Que,** el numeral 2 del artículo 62 del reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, indica que el servicio de transporte terrestre comercial puede ser: *“Taxi: Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs. Además contarán con equipamiento (taxímetros) para el cobro de las tarifas respectivas, durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, los mismos que serán utilizados obligatoriamente a nivel nacional, de tecnología homologada y certificada por la ANT o por los GADs que hayan asumido las competencias, cumpliendo siempre con las regulaciones de carácter nacional emitidas por la ANT de acuerdo a este Reglamento y las normas INEN.”*

**Que,** conforme el citado artículo el servicio de transporte comercial en taxi se clasifica en: convencional y ejecutivo.

**Que,** el artículo 295 del Reglamento antes referido dispone: *“En todo momento, los pasajeros y pasajeras de los servicios de taxis tienen el derecho a exigir el cobro justo y exacto, tal como lo señala el taxímetro de la unidad, el cual debe estar visible, en pleno y correcto funcionamiento durante el día y noche, y que cumpla con todas las normas y disposiciones de la Ley y este Reglamento. A solicitud del pasajero o pasajera, el conductor del taxi estará obligado a entregar un recibo por el servicio prestado.”*

**Que,** el literal 9 del artículo 390 del Código Orgánico Integral Penal prevé entre las contravenciones de tránsito de quinta clase, sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto

cinco puntos en su licencia de conducir a “la o el conductor de un taxi, que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas, altere su funcionamiento o no lo ubique en un lugar visible al usuario”.

- Que,** el artículo 1 de la Ordenanza Municipal No. 0047 del Distrito Metropolitano de Quito, sancionada el 15 de abril del 2011, establece: “*El Servicio de Taxi es el servicio de transporte terrestre comercial urbano de personas y sus equipajes (el "Usuario"), desde un lugar a otro, en vehículos habilitados administrativamente para este propósito (la "Calificación Auto- Taxi"), conducidos por personas autorizadas conforme al ordenamiento jurídico (el "Conductor"), en el ámbito territorial y condiciones previstos en este Título para cada clase y subclase.*”
- Que,** el artículo 2 de la citada Ordenanza Municipal No. 0047 clasifica al servicio de transporte en taxi en: Convencional y Ejecutivo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 3, que respecto al tipo convencional dispone: “*El Servicio de Taxi Convencional es el Servicio de Taxi que se presta al Usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, una estación autorizada por la Autoridad Administrativa Otorgante o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un Centro de Operaciones.*”, cuyas subclases son: Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario; Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y, Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.
- Que,** el primer inciso del artículo 4 de la citada Ordenanza, respecto al transporte comercial en taxi ejecutivo dispone: “*Es el servicio de taxi que se presta al usuario en las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, sin otra restricción territorial, cuando se lo hace en la modalidad de “puerta a puerta”, siempre que medie un requerimiento del servicio efectuado por el usuario a través de un centro de operaciones.*”
- Que,** el artículo 12 de la Ordenanza Municipal 0047 dispone: “*La prestación del Servicio de Taxi estará sujeta al precio privado en la tarifa determinada, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, mediante Resolución Administrativa, que obligará por igual tanto a las y los usuarios como a las Operadoras y sus Conductores o Conductoras.*”
- Que,** el literal j) del Anexo Único de la Ordenanza Municipal 0047, que contempla la Regla Técnica de Características y Condiciones de los vehículos destinados a la prestación del servicio de taxi, dispone: “*Los vehículos irán provistos de un aparato taxímetro que permita la exacta aplicación de las tarifas vigentes en cada momento, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera, para lo cual deberá estar iluminado desde la puesta a la salida del sol.*”
- Que,** el 26 de abril de 2012 el Consejo Nacional de Competencias emite por disposición constitucional la Resolución No. 006-CNC-2012, en la cual se ratifica que los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales tendrán a su cargo la planificación, regulación y control de tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la referida resolución y de conformidad a los modelos de gestión.

- Que**, el artículo 17 numeral 7 de la referida Resolución señala que en el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para entre otras, *“Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el ministerio rector”*.
- Que**, el Consejo Nacional de Competencias mediante Resolución No. 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, Aclaratoria de la Resolución No. 006-CNC-2012, dispone en el artículo 1: *“Se ratifica que la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, fue transferida de manera obligatoria y definitiva, contemplando modelos de gestión diferenciados y cronogramas de implementación, (...) por tanto, la competencia no puede ser devuelta ni rechazada por ningún gobierno autónomo descentralizado municipal.”*;
- Que**, la referida Resolución Aclaratoria, en su artículo 3 señala que: *“A los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales les corresponde fijar la tarifa de transporte terrestre, para lo cual implementarán, en ejercicio de su autonomía, los mecanismos que consideren necesarios para el cumplimiento irrestricto de la Constitución y la ley”*.
- Que**, mediante Resolución N° 001-DIR-2003-CNTTT de 22 de enero de 2003, el ex Consejo Nacional de Tránsito fijó los valores de las tarifas de transporte público en sus diferentes modalidades, por la cual se fijaron, entre otros, los valores a pagar por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi por concepto de arrancada, kilómetro recorrido, minutos de espera y carrera mínima.
- Que**, mediante Resolución Nro. 073-DIR-2014-ANT de 27 de junio de 2014, el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, emite la Metodología para la fijación de tarifas del taxi convencional, metodología que fue reformada a través de Resolución 107-DIR-2014-ANT, el 02 de septiembre de 2014.
- Que**, la Disposición segunda de la Reforma a la Resolución citada, reemplaza el artículo 5 por el siguiente texto: *“Conforme las disposiciones contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia, tendrán la facultad de regular la fijación de tarifas por los servicios de transporte terrestre comercial en taxi convencional dentro de su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, para lo cual podrán tomar como referencia la metodología dispuesta en los artículos precedentes y el análisis técnico contenido en el estudio que motivó la presente Resolución y que pasa a formar parte habilitante de éste instrumento (Anexo I)”*
- Que**, el 22 de abril de 2013 mediante la Resolución A 0006 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial - AMT, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, así como el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución.

**Que**, la Disposición General Primera de la Sucesión Jurídica contemplada en la Resolución A 0006 señalada determina que *“La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que consten previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano”*.

**Que**, los representantes del gremio de taxistas requirieron a la Municipalidad la revisión de la tarifas y está preocupada por garantizar la continuidad y el acceso a un servicio de calidad, requiero establecer mecanismos de dialogo involucrando a los gestores de la prestación del servicio de transporte terrestre comercial de taxis, la municipalidad y la ciudadanía.

**Que**, entre los principales requerimientos de la ciudadanía planteados en las mesas de diálogo se encuentran: a) Dar un buen trato a los usuarios; b) Uso obligatorio del taxímetro; c) Respeto a las tarifas establecidas; d) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro; f) Adecuado servicio por parte de las operadoras de taxi ejecutivo en el despacho de flota; g) Implementación de mecanismos para la atención de denuncias y quejas ciudadanas.

**Que**, la Municipalidad consideró necesario realizar un estudio tarifario de cálculo para los taxis, que permita regular en el Distrito Metropolitano de Quito una tarifa real del servicio de este tipo de transporte comercial. La Secretaría de Movilidad, con fecha 17 de noviembre del 2014 suscribe con la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, el contrato de consultoría denominada *“Consultoría para el estudio tarifario de taxis en el Distrito Metropolitano de Quito”*, con la finalidad de contar con elementos suficientes para establecer una tarifa real en esta modalidad.

**Que**, de los productos obtenidos y bajo la metodología establecida por la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como órgano rector en la materia, se obtuvo una estructura tarifaria que contempla el costo por kilómetro, tarifa mínima, tarifa de arrancada y tarifa de espera, valores que se sustentan en fórmulas matemáticas, de tal forma que permita obtener una tarifa real sustentada en aspectos sociales y económicos de la realidad de la ciudad

**Que**, es necesario que en uso de las atribuciones legales y reglamentarias otorgadas al Distrito Metropolitano de Quito, en materia de transporte terrestre, se regule y fije la tarifa que por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi convencional, las personas deben cancelar para acceder a un adecuado nivel de servicio.

En ejercicio de las atribuciones que le confiere el artículo 8, numeral 1 y 6 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 322, 57, literal a), y, artículo 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

**EXPIDE LA SIGUIENTE:**

## **ORDENANZA PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA CALIDAD Y FIJACIÓN DE LA TARIFA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE COMERCIAL EN TAXI DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**

**Artículo 1.- Objeto:** El objeto de la presente Ordenanza es determinar los mecanismos para fortalecer la calidad y fijar las tarifas que los usuarios pagarán por la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, en el Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 2.- Ámbito:** Se sujetarán a las disposiciones de la presente Ordenanza los usuarios del servicio y las Operadoras autorizadas, con sus Conductores o Conductoras, para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

La sujeción a la presente ordenanza por parte de las Operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi convencional, comprende las siguientes subclases:

- a. Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario;
- b. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales; y,
- c. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas.

**Artículo 3.- Competencia:** Es competencia del Distrito Metropolitano de Quito, en el ejercicio de su autonomía, fijar la tarifa de transporte comercial en taxi y establecer los mecanismos operativos que considere necesarios para el cumplimiento de las normas del ordenamiento jurídico nacional y local vigente.

**Artículo 4.- Definiciones:** Para efectos de aplicación de la presente ordenanza se observarán las siguientes definiciones:

1. **Arrancada:** Cálculo monetario como resultado del tiempo que la unidad de taxi transita sin pasajeros. Es el primer rubro que se incorpora al valor de la tarifa, ya que es generado cuando inicia el servicio sin surgir variación alguna por la distancia recorrida entre el lugar de partida y el destino final.
2. **Carrera:** Traslado de pasajeros en una unidad de taxi debidamente autorizada, de un punto a otro, pudiendo ser la misma corta, intermedia o larga.
3. **Carrera Mínima:** Valor monetario mínimo que el usuario de este medio de transporte debe pagar por trasladarse de un punto a otro.
4. **Costo por Kilómetro Recorrido:** Valor monetario que representa cada kilómetro que recorre el vehículo durante la prestación del servicio, considerando todos los costos fijos, variables y de capital calculados.
5. **Costo minuto de espera:** Valoración monetaria del tiempo que la unidad de taxi se detiene durante la prestación de servicio, sin que finalice la carrera o llegue al destino final.
6. **Taxímetro:** Instrumento de medición y control instalado en los vehículos de servicio de transporte, que progresivamente suman e indican en todo instante el valor que debe pagar el usuario considerando las variables de distancia recorrida y tiempo de funcionamiento del servicio.

**Artículo 4.- Del fortalecimiento de la calidad:** Para el mejoramiento de la calidad en la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, del Distrito Metropolitano de Quito, las Operadoras autorizadas, con sus conductores, conductoras y personal administrativo, estarán obligados a observar las siguientes disposiciones, sin perjuicio de las previstas en la Ordenanza Municipal No. 0047, sancionada el 15 de abril del 2011:

- a) Garantizar la prestación del servicio los 365 días del año a fin de precautelar la movilidad de la ciudadanía.
- b) Garantizar un adecuado trato a los usuarios, a través de un comportamiento correcto y cortés, en todo momento, por parte de los conductores, conductoras y personal administrativo perteneciente a la Operadora;
- c) Mantener un proceso de selección, contratación, evaluación, control y capacitación de sus conductores, conductoras y personal administrativo, así como, establecer programas de mantenimiento y renovación de su flota vehicular.
- d) Respeto a las tarifas establecidas en los horarios definidos, a través del uso obligatorio del taxímetro.
- e) No eludir las carreras solicitadas por los usuarios a sectores concurridos del hipercentro, zonas rurales o periféricas, conforme lo autorizado en los permisos de operación otorgados;
- f) Garantizar un adecuado despacho en la flota perteneciente a las operadoras de transporte comercial en taxi ejecutivo, con la infraestructura física, tecnológica y de comunicación necesaria, en la que deberán receptar centralmente los pedidos de las y los usuarios del servicio de taxi.
- g) Implementar mecanismos para la atención de quejas ciudadanas, en las que se proporcionará información clara y oportuna sobre las condiciones de servicio a favor de los usuarios.
- h) Capacitar a los conductores, conductoras y personal administrativo en temas turísticos, sus políticas y lineamientos, de tal forma que se brinde un trato cordial al turista y se proporcione información sobre los lugares de interés turístico de la ciudad, alojamiento, alimentación y centros de esparcimiento.

**Artículo 5.- Fijación de tarifa:** Para el cobro de la tarifa por parte de las operadoras debidamente autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, los vehículos destinados a su servicio estarán provistos de un taxímetro que permita la exacta aplicación de los siguientes valores que forman parte de la estructura tarifaria:

CONCEPTO	TARIFA DIURNA	TARIFA NOCTURNA
<b>Valor de Arranque</b>	\$ 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,50 (cincuenta centavos de dólar de los Estados Unidos)
<b>Valor por kilómetro recorrido</b>	\$ 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,40 (cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos)
<b>Valor por minuto de espera</b>	\$ 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos)	\$ 0,10 (diez centavos de dólar de los Estados Unidos)
<b>Carrera mínima *</b>	\$ 1,45 (Un dólar cuarenta y cinco centavos de los Estados Unidos)	\$ 1,75 (Un dólar setenta y cinco centavos de los Estados Unidos)

\*El valor de la carrera mínima se ha definido considerando la distancia promedio recorrida en dos punto cinco kilómetros.

Los valores fijados y establecidos en el presente artículo son de observancia obligatoria y de fiel cumplimiento por parte de las y los usuarios del servicio, y, las Operadoras con sus Conductores o Conductoras, autorizadas a la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

**Artículo 6.-** Para efectos de aplicación de las tarifas fijadas en los artículos precedentes, las operadoras autorizadas para la prestación del servicio de transporte comercial en taxi, convencional y ejecutivo, darán observancia a las siguientes disposiciones:

1. La jornada nocturna se entenderá por tal aquella que se realiza entre las 19H00 y las 06H00 del día siguiente.
2. El uso del taxímetro para el cobro de las tarifas respectivas, es obligatorio durante todo el recorrido y tiempo que fueren utilizados por los pasajeros, el equipo deberá contar de tecnología homologada y certificada, situado en la parte delantera derecha del interior del vehículo, de forma que en todo momento resulte completamente visible para el viajero la lectura de la tarifa y precio de la carrera.
3. Se otorgará información clara, veraz y oportuna a los usuarios del transporte sobre la fijación y el cobro de las tarifas aquí dispuestas.
4. La inobservancia de las tarifas fijadas acarrearán la imposición de las sanciones previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Integral Penal.

**Artículo 7.-** Las Operadoras deberán presentar un plan anual de mejoras en la calidad del servicio y/o en equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Tránsito, conforme las disposiciones que respecto al fortalecimiento de la calidad se han previsto en la presente ordenanza.

**Artículo 8.-** Para la ejecución de la presente Ordenanza, encárguese a la Agencia Metropolitana de Tránsito el control y fiscalización del transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

## **DISPOSICIÓN GENERAL**

**PRIMERA:** Encárguese a la Agencia Metropolitana de Tránsito la implementación de una línea telefónica para atención ciudadana, por la cual se receptorán las quejas y denuncias presentadas por los usuarios en la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, para la toma efectiva de acciones que permitan fortalecer la calidad del servicio.



Dispóngase a la AMT la implementación, difusión y promoción de la línea telefónica para atención ciudadana durante el plazo de 30 días, contados a partir de la emisión de la presente Ordenanza, a través de los medios de comunicación municipal y la plataforma digital del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**SEGUNDA:** Las operadores del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, deberán presentar el plan anual de mejoras y/o equipamiento tecnológico a la Agencia Metropolitana de Tránsito, hasta el 31 de enero de cada año.

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA:**

**ÚNICA:** Deróguese y déjese sin efecto cualquier ordenanza, resolución, acto administrativo o disposición por la cual se hayan fijado valores para el cobro de la tarifa por la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito en todas sus parroquias y zonas, urbanas, rurales y periféricas.

#### **DISPOSICIÓN FINAL**

La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir de su sanción.

Dado y firmado en la ciudad de Quito, Distrito Metropolitano de Quito.