**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CODIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACION VEHICULAR; Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR A LOS INFRACTORES DEL PICO Y PLACA**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el Distrito Metropolitano de Quito, la insuficiencia del transporte público fomenta el uso del auto privado, lo que conlleva al incremento de la carga vehicular que transita en las vías urbanas de la ciudad. El uso de las redes viales urbanas se ve saturada a diario y no tan solo en horas pico como comúnmente se evidenciaba años atrás, por ello se decidió implementar restricciones vehiculares temporales como el sistema pico y placa con la finalidad de regular el flujo vehicular, sin embargo, este tipo de medidas no ataca por completo el problema, por el contrario, agudiza la dinamización de la compra de vehículos lo que provoca un incremento del parque automotor.

Las actuales medidas de implementación de restricción vehicular deben ejecutarse conforme los planes maestros de movilidad y en consecuencia estos deben de ser aprobados por el Concejo Metropolitano a fin de democratizar la decisión a efectuar en torno a lo mencionado. El dinamismo de los cambios de las condiciones de la restricción vehicular constante afecta considerablemente al ordenamiento ciudadano en materia de tránsito.

El articulado actual del Código Municipal para la aplicación de la norma por la entidad administrativa de tránsito conlleva una serie de impases entre usuarios y agentes civiles de tránsito, vacíos legales que dejan a la interpretación de quien ejerce el control del cumplimiento de las ordenanzas, como es el caso de mayores exigencias de cumplimiento administrativo y de requisitos para personas con discapacidad, por otro lado la retención de los vehículos como medida de garantía para el cobro de las respectivas multas a los infractores tal como lo determina el artículo 2625 del Código Municipal ha ocasionado la saturación de la capacidad de los espacios físicos donde deben ser trasladados los vehículos. Considerando además el trámite que implica el proceso de recuperación de los mismos por parte de sus propietarios, el costo que representa el traslado del vehículo, y por consiguiente el movimiento de personal de la institución; así como también la interrupción de sus actividades, en consecuencia, con un debido uso de los medios tecnológicos se pueden usar mecanismos efectivos para el pago de las multas generadas.

Se pretende no causar un perjuicio económico al ciudadano por el exceso de gastos en los que debe incurrir, con miras de generar una cultura de cumplimiento de la norma, por medio de la implementación de sanciones progresivas; incrementando así los beneficios que representa para el Gobierno Autónomo Descentralizado la descongestión de los patios de retención vehicular.

Con el objetivo de que las normas aprobadas dentro del Código Municipal sean eficientes se consideran algunos cambios que son aplicables tanto jurídicamente como económicamente, es el caso del esquema de la estructura, forma y fondo de las características de identificación vehicular por medio de las placas que ya se encuentra determinada por la norma superior, a pesar de que es ahora competencia de los GAD la emisión de placas vehiculares, se debe considerar tener concordancia con lo que ya está reglamentado, por ende no es viable un cambio de colores de placa azul o rojo según su dígito

Mediante lo expuesto, es necesario entonces, reformar el articulado que consta en el Código Municipal, así como las normas para su aplicación, cumplir con una actualización y concordancia a los preceptos constitucionales sin poner en peligro las garantías y derechos de los ciudadanos, en particular el Art. 76 numeral 6 de la Constitución, que determina que la ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.

**CONSIDERANDO**

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República, establece: “Las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución.”;

Que, el artículo 227 de la Constitución, determina: “La administración pública constituye un servicio a la colectividad que se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.”;

Que, el artículo 240 de la Constitución establece que: “Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales (…)”;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución, en concordancia con el artículo 266 ibidem, determina que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio;

Que, los literales b) y q) del artículo 84 del COOTAD, prevén como funciones del gobierno descentralizado municipal: “... b) diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales; (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio...”;

Que, el segundo inciso del artículo 130 del COOTAD referente al ejercicio de la competencia de tránsito y transporte señala en su inciso segundo que, a los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal;

Que, el numeral 2 del artículo 2 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades*: "(...) 2) Planificará, regulará y coordinan: todo lo relacionado con el transporte público y privado dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias. ( ...)”;*

Que, el artículo 3 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en adelante («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, el artículo 7 de la LOTTTSV, define que: *"Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y hierres bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial";*

Que, el literal c) del artículo 30.5 reformado por el artículo 31 de la de la LOTTTSV determina que: *“Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: ……c) del artículo 30.5 de la Ley de LOTTTSV determina que: Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del sector”*

Que, en la disposición trigésima sexta de la LOTTTSV indica “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados podrán establecer la posibilidad de sustituir las sanciones administrativas pecuniarias derivadas de sus Ordenanzas, por un número de horas de servicio comunitario en aplicación del principio de proporcionalidad”.

Que, en la disposición cuadragésima de la LOTTTSV determina “Todo operativo de control de tránsito y transporte dispuesto por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, la Policía Nacional o la Comisión de Tránsito del Ecuador dentro de sus jurisdicciones y en ámbito de sus competencias, deberá constar dentro de la programación en sus órdenes de cuerpo o servicio, en donde se hará constar; la situación por controlar, el número de personal operativo de control, el sector o ubicación del operativo, el tiempo de duración, y quién estará a cargo del mismo”.

Que, la ley ibídem en sus disposiciones Quincuagésima Cuarta y Derogatoria única de la LOTTTSV, señalan respectivamente lo siguiente: *“Por su especificidad en la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, esta Ley prevalecerá sobre cualquier otra de igual o inferior rango.” “(…) Además deróguese toda norma de igual o menor jerarquía que se opongan a las disposiciones de la presente Ley.”*

Que, el artículo 2623 del Código Municipal señala: “Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por la comisión de la infracción administrativa, con una multa equivalente al 15% de un salario básico unificado; en caso de reincidencia, por segunda ocasión, con una multa equivalente al 25% de un salario básico unificado; y, en caso de reincidencia, por tercera ocasión o más, con una multa equivalente al 50% de un salario básico unificado. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto. Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada

Que, el artículo 2625 del Código Municipal determina que: “Para garantizar la inmediación del infractor en el procedimiento administrativo sancionador, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través del órgano administrativo competente, retirará, en el acto de la comisión de la infracción administrativa, el vehículo de la vía pública y lo depositará en los lugares establecidos con ese propósito. Si el infractor pagara la multa respectiva el mismo día, tendrá el derecho a retirar su vehículo una vez terminada la restricción vehicular, una vez sin que ninguna autoridad pública pueda impedirlo

Que, con fecha 27 de octubre de 2021 el Alcalde Metropolitano expidió la Resolución AQ 019-2021 que contiene EL REGLAMENTO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE RESTRICCIÓN Y REGULARIZACIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR DENOMINADO “PICO Y PLACA, cuyo art.15 f) dice: “Trasladar el vehículo del infractor de la vía pública a los lugares establecidos para ese propósito”;

Que, en el artículo 125 de la Resolución No. 008-DIR-2017-ANT, sobre el Reglamento de Procedimientos y Requisitos para la Matriculación Vehicular que expide el directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se estipula la tabla con detalles para el color de las placas: “ *Del color de las placas.- Las placas de identificación vehicular indicarán la clasificación de matrícula y el servicio al que pertenecen con el color total de la misma de acuerdo al siguiente detalle:*

*TABLA No.4*

*No. SERVICIO COLOR*

*1 PARTICULAR BLANCO*

*2 PÚBLICO 0 COMERCIAL*

 *(EXCEPTO TRANSPORTE TURÍSTICO) NARANJA*

*3 TRANSPORTE TURÍSTICO VERDE*

*4 GOBIERNO CENTRAL ORO*

*5 GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO AMARILLO*

*6 DIPLOMÁTICOS Y ORGANISMOS INTERNACIONALES AZUL*

*7 INTERNACIÓN TEMPORAL ROJO*

*8 UNIDADES DE CARGA NARANJA”*

Que, con Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2022-0313-M del 16 de mayo de 2022 la SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO remite la calificación del Proyecto “ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL ART. 2625 DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR A LOS INFRACTORES DEL PLAN DE RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN VEHICULAR”. al Sr. Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano “…en cumplimiento de lo dispuesto en la letra a) del artículo 13 de la Resolución No. C-074, de 08 de marzo de 2016, presento a usted, la verificación de cumplimiento de requisitos formales, previo al tratamiento correspondiente de un proyecto de iniciativa legislativa de competencia del Concejo Metropolitano de Quito” y “Una vez superada favorablemente la etapa de verificación de requisitos formales, me permito informar a usted, que el proyecto en referencia se encontrará disponible para consulta pública en el portal "Concejo Abierto de Quito”, gobiernoabierto.quito.gob.ec, Sección Transparencia, Concejo Abierto, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda dar seguimiento al mismo; y de ser el caso, ejerza el derecho a acreditarse para ocupar la silla vacía, una vez superada la etapa de verificación de requisitos exigidos por ley.”

Que, con Memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2022-0362-M del 06 de junio de 2022 la SECRETARÍA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE QUITO remite la calificación del Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN VEHICULAR al Sr. Santiago Omar Cevallos Patino Concejal Metropolitano en el que menciona “…en cumplimiento de lo dispuesto en la letra a) del artículo 13 de la Resolución No. C-074, de 08 de marzo de 2016, presento a usted, la verificación de cumplimiento de requisitos formales, previo al tratamiento correspondiente de un proyecto de iniciativa legislativa de competencia del Concejo Metropolitano de Quito” y “Una vez superada favorablemente la etapa de verificación de requisitos formales, me permito informar a usted, que el proyecto en referencia se encontrará disponible para consulta pública en el portal "Concejo Abierto de Quito”, gobiernoabierto.quito.gob.ec, Sección Transparencia, Concejo Abierto, Normativa, con el fin de que la ciudadanía pueda dar seguimiento al mismo; y de ser el caso, ejerza el derecho a acreditarse para ocupar la silla vacía, una vez superada la etapa de verificación de requisitos exigidos por ley.”

Que, el artículo 7 del *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y descentralización, en adelante, COOTAD*, *"(...) reconoce a los concejos metropolitanos y municipales, la capacidad para dictar normas de carácter general a través de ordenanzas, acuerdos y resoluciones, aplicables dentro de su circunscripción territorial";*

Que, el literal e) del artículo 55 del del COOTAD dispone: “Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: (...) e) Crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanzas, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras(...).”;

*Q*ue, el literal a) del artículo 87 del COOTAD, establece que las funciones del Concejo Metropolitano, entre otras, son: “a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; (…);

Que, el artículo 62 Identificación y permiso de circulación de automotores de la Ley Orgánica de Discapacidades “La autoridad competente en transporte terrestre, tránsito y seguridad vial emitirá gratuitamente la identificación a los vehículos que se utilicen para la transportación de las personas con discapacidad y llevará un registro numerado de las mismas. La identificación contendrá de manera visible el símbolo internacional de accesibilidad, la respectiva numeración de registro, el número de cédula o el registro único de contribuyentes de la persona acreditada y el período de validez. Estos vehículos estarán exentos de prohibiciones municipales de circulación”.

**En ejercicio de las atribuciones contenidas en el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador, en los artículos 7 y 87 literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y, el artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito.**

**EXPIDE**

**PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CODIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA REGULACIÓN DE LA CIRCULACION VEHICULAR; Y PROCEDIMIENTO SANCIONADOR A LOS INFRACTORES DEL PICO Y PLACA**

**Artículo 1.-** Reformar el artículo 2618 modificando el párrafo final por el siguiente texto:

“Artículo 2618.- Excepción. - Se exceptúa de la disposición del segundo inciso del artículo precedente a los vehículos: c. De transporte de personas con discapacidades.

Para el caso del literal c) será suficiente portar la cédula de identidad donde consta la discapacidad y/o el carnet de discapacidad, ya sea en el caso del conductor o pasajero del vehículo

**Artículo 2.-** Eliminarse el artículo 2619.

**Artículo 3.-** Reformar el artículo 2623 por el siguiente texto: Agregar al Artículo 2623 del Código Municipal, el siguiente texto:

“Los propietarios de los vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción y de regulación serán sancionados, a través del órgano administrativo competente, por el cometimiento de la infracción administrativa, con una sola multa en todos los casos y cada vez que sea detenido en infracción del horario de restricción vehicular. En cualquier caso, alternativamente, se podrá pagar la sanción con trabajo comunitario de conformidad con la norma de aplicación respectiva que se expida para el efecto. Los recursos recaudados por efectos de las multas aquí establecidas, se utilizarán preferentemente en la ejecución de obras tendientes a la construcción, mantenimiento y promoción de la movilidad no motorizada”

**Artículo 4.-** Reformar el artículo 2625 por el siguiente texto: Agregar al Artículo 2625 del Código Municipal, el siguiente texto:

“En el caso de verificar que existen vehículos que circulen en contravención de los planes de restricción de circulación vehicular, la autoridad administrativa correspondiente deberá actuar conforme lo determinado en el artículo 2623 del Código Municipal, emitiendo el respectivo documento que habilitará al infractor movilizar el vehículo fuera del perímetro de restricción de circulación o en su defecto estacionarlo en un lugar permitido hasta que culmine el horario de restricción vigente, para lo cual tendrá un lapso de tiempo determinado en el reglamento para la aplicación de la medida”

**Artículo 5.-** Elimínese el artículo 2766

**Artículo 6.-** Elimínese el artículo 3128

**Artículo 7.-** Reformar el artículo 3883 eliminando la frase:

“y de ser necesario, con el auxilio de la Fuerza Pública y/o la ejecución de la facultad coactiva”

**Disposición General**

**Primera. -**Encárguese a la Secretaría de Comunicación en coordinación con la Agencia Metropolitana de Tránsito la comunicación y difusión en todos los medios pertinentes a fin de que la ciudadanía pueda tener información actualizada y sepa de la normativa vigente.

**Segunda. -** Se deja sin efecto cualquier disposición normativa que contravenga esta ordenanza.

**Disposición Transitoria**

**Primera. -** La Agencia Metropolitana de Tránsito, una vez que se publique la presente Ordenanza, en el plazo de 15 días emitirá el reglamento correspondiente para su aplicación, de conformidad con lo dispuesto en la presente ordenanza.

**Segunda. -** Encárguese a la autoridad competente la adecuación del reglamento para la aplicación de norma legal vigente.

**Disposición Derogatoria**

Deróguese todo artículo u otra norma de igual o menor jerarquía, que no esté en concordancia con lo establecido en la presente ordenanza

**Disposición Final**

Esta Ordenanza Metropolitana entrará en vigencia a partir de su sanción, sin perjuicio de su publicación en la Gaceta Oficial y en la página web institucional.

Dado, en el Distrito Metropolitano de Quito, a los xx días del mes de xxxxx de 2022.