

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

PARA: Mba. Washington Gerardo Martinez Suasnavas
Tcrnl. de Policia de E.M. (SP) - Director General Metropolitano de Tránsito
AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE
TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

ASUNTO: Informe Ordenanza Resolución No. SGC-EXT-017-CM-029-2024 de la Comisión de Movilidad

De mi consideración:

En relación al oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-2258-O a través del cual se requiere:

“(…) Tratamiento y resolución sobre el proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA, propuesto por el concejal Ángel Vega; (...)”; resolvió: *“Se actualicen los informes técnicos y jurídicos por parte la Secretaría de Movilidad y la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el término de 10 días, tomando en cuenta el texto consensuado en las mesas de trabajo del proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL CÓDIGO MUNICIPAL EN EL LIBRO IV.2 DE LA MOVILIDAD, TÍTULO IV, CAPÍTULO I NORMAS GENERALES, SECCIÓN IV DE LA CONSTITUCIÓN JURÍDICA, propuesto por el concejal Ángel Vega.”*, al respecto me permito indicar:

1.- ANTECEDENTES:

Es prudente indicar que conforme el artículo 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial – LOTTTSV, el servicio de transporte comercial en taxi se presta exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano establecido en el permiso de operación y ocasionalmente podrá ser fletado a cualquier parte del país; concordante con ello, el numeral 2, del artículo 62 del Reglamento de la LOTTTSV señala que la prestación del servicio se lo realiza dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando será requerido por el pasajero y lo clasifica en dos subtipos “convencional y ejecutivo”; así también el artículo 3017 del Código Municipal establece que las operadoras, los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio dentro del Distrito Metropolitano de Quito deben someterse a las disposiciones previstas en el Título IV, del Libro IV.2 de la Movilidad.

Respecto de las reformas que se van a realizar en el Código Municipal se debe garantizar que la prestación del servicio de transporte comercial en taxi en el Distrito Metropolitano de Quito debe sujetarse a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad.

Actualmente el Código Municipal realiza la siguiente clasificación en el artículo 3025:

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

"Clasificación. - El Servicio de Taxi se clasifica en convencional y ejecutivo.

1. El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado.

El Servicio de Taxi Convencional podrá prestarse, en función del ámbito territorial, en las siguientes subclases:

- a. Servicio de Taxi Convencional en Parroquias Urbanas u Ordinario: Es aquel que se presta dentro de todo el ámbito territorial del Distrito Metropolitano de Quito, sin restricción territorial;*
- b. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas de las Parroquias Rurales: Es aquel que se presta exclusivamente al interior de la zona urbana de una parroquia rural o entre zonas urbanas de parroquias rurales vecinas. Eventualmente, las y los Conductores podrán trasladar Usuarios desde el ámbito territorial autorizado en el correspondiente Permiso de Operación hacia otras zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito, pero en ningún caso podrán recoger Usuarios en estos destinos eventuales.*
- c. Servicio de Taxi Convencional en Zonas Urbanas Periféricas: Es aquel que se presta en un sector determinado en el Permiso de Operación, dentro de las zonas urbanas del Distrito Metropolitano de Quito calificadas por la Secretaría responsable de la Movilidad, o quien haga sus veces, como periféricas. Bajo ningún concepto, estos vehículos podrán circular para la prestación del Servicio de Taxi fuera del sector determinado en el Permiso de Operación.*

2. El Servicio de Taxi Ejecutivo es el 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 o aplicativo móvil para el despacho de flota, debidamente autorizado, de conformidad a las disposiciones legales vigentes."

El artículo 79 de la LOTTTSV hace referencia a que las operadoras deben mantener un objeto social único y exclusivo, de acuerdo con el servicio a prestarse, a fin de precautelar que no se invadan los campos de acción de otras modalidades de transporte.

Es así que, el Permiso de Operación según el numeral 2 del artículo 79 del Reglamento de la LOTTTSV debe contener la descripción del servicio; es decir, este debe ir acorde a la competencia y ámbito de actuación territorial del ente que lo otorga, así como guardar relación con el objeto social de la Operadora y la modalidad de servicio de taxi que debe prestar, y al que de igual forma deberían estar sujetas las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio.

Cabe indicar que la competencia constituye la esfera dentro del cual un nivel de gobierno puede desempeñar válidamente sus atribuciones y facultades y que como lo prevé el artículo 114 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización: "*son aquellas cuya titularidad corresponde a un solo nivel de gobierno*", concordante con el artículo 130 ibídem,

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

respecto del ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial dentro de su circunscripción territorial.

2.- OBSERVACIONES AL PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA:

En razón de que el proyecto de ordenanza tiene como finalidad modificar la clasificación del servicio taxi que realiza el Código Municipal en el artículo 3025, es necesario que la reforma se la realice de forma integral; en este contexto se realiza la siguiente observación:

2.1.- Si bien es cierto, no consta en el articulado del proyecto de ordenanza, pero al realizarse una reforma a la clasificación del servicio de taxi que prevé el Código Municipal se debe eliminar del mismo la palabra subclase que consta en la totalidad del Título IV, del Libro IV.2 de la Movilidad, por lo que se sugiere se observe lo siguiente:

2.1.1.- En el artículo 3023 del Código Municipal se debe eliminar la frase “clases y subclases” del numeral 1, debiendo reformarse en el siguiente sentido:

“1. Le corresponde al Concejo Metropolitano de Quito, establecer, de conformidad con el ordenamiento jurídico vigente, mediante Ordenanza, según la clasificación del Servicio de Taxi y, en general, el marco regulatorio en el que se presta dicho servicio, sin perjuicio de las competencias del Gobierno Central en la materia; así como, conocer y aprobar los estudios de oferta y demanda;”

2.1.2.- Se debe modificar el artículo 3024 del Código Municipal eliminando la palabra “subclase”; y, a fin de que la redacción sea el adecuado, se recomienda que concluya con la frase “conforme a su clasificación”

2.1.3.- En el artículo 3037 del Código Municipal en el primer inciso se sugiere reformar en la frase “en razón de la clase y/o subclase de servicio” por la frase “**en razón de su clasificación**”

2.1.4.- El literal d) del numeral 4 del artículo 3045 del Código Municipal se sugiere reformar en la frase “en razón de la clase o subclase de servicio” por la frase “**en razón de su clasificación**”

2.1.5.- Por cuanto el proyecto de ordenanza elimina las subclases previstas actualmente en el artículo 3025 del Código Municipal, se sugiere que en el artículo 3050 ibídem, se elimine el segundo inciso con los subsiguientes literales.

2.2.- Por cuanto el objeto del proyecto de ordenanza metropolitana es eliminar las subclases; es decir, los literales a), b) y c) del numeral 1 del artículo 3025 del Código Municipal, se recomienda que en el artículo 1 del proyecto de ordenanza, se mantenga la definición del actual numeral 1, en razón de que su definición es concordante con el ordenamiento jurídico nacional, conforme el artículo 62 numeral 2 del Reglamento de aplicación a la LOTTTSV, por lo cual se sugiere se mantenga como definición de taxi convencional el siguiente texto:

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

“El Servicio de Taxi Convencional es el servicio de transporte terrestre comercial que se presta al Usuario dentro de los límites del Distrito Metropolitano de Quito, cuando el vehículo es abordado en la vía pública, en una estación previamente autorizada, o, en general, sin que medie requerimiento por parte del Usuario a un centro de operaciones, sin perjuicio de que el mismo sea solicitado a través de un aplicativo móvil para el despacho de flota debidamente autorizado.”

2.3.- En lo que respecta al artículo 2 del proyecto de ordenanza metropolitana, se sugiere que la reforma el “primer inciso” del artículo 3026 del Código Municipal en el siguiente sentido:

*“Dimensionamiento del parque automotor de taxis.- La flota vehicular necesaria para atender la demanda del servicio de transporte terrestre comercial en taxi, convencional y ejecutivo, dentro del Distrito Metropolitano de Quito, será determinado por la Secretaria responsable de la Movilidad o quien haga sus veces, sobre la base de los correspondientes estudios de oferta y demanda efectuados para **la clasificación del servicio de taxi prevista en el Código Municipal**, en la zona urbana de la ciudad y en cada una de las parroquias rurales del Distrito.”*

2.4.- En lo que respecta al artículo 4 del proyecto de ordenanza metropolitana, se sugiere que la reforma del “segundo inciso” del artículo 3031 del Código Municipal, en el siguiente sentido:

*“La Agencia Metropolitana de Tránsito, a través de sus áreas administrativas competentes, verificara la disponibilidad dentro del estudio de oferta y demanda aprobado y determinara, con sustento en el respectivo informe técnico y jurídico, la factibilidad para la constitución de una operadora de transporte terrestre comercial en taxi, que haya cumplido con las condiciones y requisitos exigidos para la obtención del informe previo de constitución jurídica, en el que se hará constar al menos, el nombre de la compañía o cooperativa a ser constituida, según la **clasificación convencional o ejecutivo**, el ámbito de operación, el detalle de socios o accionistas, el objeto social exclusivo que deberá constar en el estatuto y la alusión expresa de que el Informe no constituye título habilitante para la prestación del servicio.”*

2.5 En lo que respecta a la Disposición Transitoria Primera del proyecto de ordenanza metropolitana se sugiere en siguiente texto:

*“Primera. - El ente rector de Movilidad en el término de treinta (30) días de sancionada la presente ordenanza metropolitana, procederá a expedir los lineamientos que regulen el proceso para reforma de estatutos estableciendo requisitos y **plazos que deberán cumplir los aplicantes, así como la autoridad metropolitana competente para la modificación de los permisos de operación que correspondan.**”*

2.6.- En lo que respecta a la Disposición Transitoria Tercera del proyecto de ordenanza metropolitana Se debe considerar que la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial es un ente de ejecución; y que, conforme lo prevé el numeral 2 del artículo 3023 del Código Municipal, corresponde a la Secretaría de Movilidad la expedición de normas de carácter técnico, planificación y regulación del servicio de transporte comercial en taxi dentro del Distrito Metropolitano de Quito, en este sentido, en aplicación del referido artículo se

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

sugiere el siguiente texto:

“Tercera.- La Secretaría encargada de la Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, una vez emitida la Regla Técnica de características y condiciones para los Vehículos destinados al Servicio de Taxi, en el término de treinta (30) días procederá a emitir el instructivo y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como los beneficiarios de habilitación operacional, a fin de que se procedan a actualizar los permisos de operación por parte de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

De igual forma se debe considerar que tanto la Disposición Transitoria Primera así como la Disposición Transitoria Tercera del proyecto de ordenanza guardan una similitud, por lo que se sugiere que dichas disposiciones transitorias sean unificadas.

2.7.- En relación a la Disposición Transitoria Cuarta del proyecto de ordenanza en tratativa, se debe considerar que el término otorgado a la Agencia Metropolitana de Tránsito debe computarse desde que se emita el Instructivo y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como los beneficiarios de habilitación operacional, a fin de que se procedan a actualizar los permisos de operación, por lo cual se sugiere el siguiente texto:

“Cuarta.- La Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, deberá en el término de 365 días a partir de la emisión del Instructivo y los requisitos que deben cumplir las operadoras, así como los beneficiarios de habilitación operacional, a fin de que se procedan a actualizar los permisos de operación, y todas las unidades vehiculares autorizadas a la prestación del servicio brinden el mismo conforme al objeto social y a la modalidad previamente autorizada, para lo cual deberá regirse por el Instructivo que expida para el efecto.”

3.- CONCLUSIONES:

3.1.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en materia de planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial, resultando necesario contar con una estructura normativa adecuada y favorable para la eficiencia del control del transporte terrestre.

3.2.- En este contexto, existe la necesidad que se cuente con un marco normativo que permita un adecuado y efectivo control respecto de la clasificación del servicio de taxi en ejecutivo y convencional conforme se encuentra definido en el Reglamento la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y de esta forma se pueda garantizar que la prestación del servicio sea bajo los principios de responsabilidad, universalidad, accesibilidad, comodidad, continuidad, seguridad y calidad.

4.- RECOMENDACIÓN:

4.1.- La Agencia Metropolitana de Tránsito dentro de su ámbito de actuación tiene la potestad de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad

Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

vial; siendo necesario que el ordenamiento jurídico metropolitano, cuente con un cuerpo normativo que permita un adecuado control administrativo y operativo respecto de la clasificación de los vehículos que brindan el servicio de transporte comercial en taxi.

4.2.- A fin de que el proyecto de ordenanza en trámite guarde armonía con lo establecido en el artículo 79 de la LOTTTSV respecto de que no se invadan los campos de acción de unas modalidades de transporte con otras, concordante con el artículo 79, numeral 2 del Reglamento a la LOTTTSV, en el sentido de que el permiso de operación debe contener la descripción del servicio, es necesario que en las Operadoras de transporte comercial en taxi, los vehículos que prestan servicio con una clasificación o subclase diferente a la otorgada por la autoridad metropolitana competente en su Permiso de Operación sean unificados.

En este sentido me permito remitir el informe solicitado.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Dr. Romulo Arcadio Barcenés Jarrín
COORDINADOR GENERAL JURÍDICO - FUNCIONARIO DIRECTIVO 3
AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA

Referencias:

- GADDMQ-SGCM-2024-2258-O

Anexos:

- 1. OM TAXIS C. A\ngel Vega.zip

Copia:

Sr. Abg. Juan Pablo Cáceres Moya

Director de Gestión Legal - Funcionario Directivo 7

AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA

Sr. Abg. Sócrates David Jiménez Abrigo

Servidor Municipal 11

AGENCIA METROPOLITANA CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL - COORDINACIÓN GENERAL JURÍDICA



Memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-05366-M

Quito, D.M., 29 de agosto de 2024

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Socrates David Jimenez Abrigo	sdja	AMT-CGJ	2024-08-29	
Revisado por: Juan Pablo Caceres Moya	jc	AMT-CGJ	2024-08-29	
Aprobado por: Romulo Arcadio Barcenés Jarrin	rabj	AMT-CGJ	2024-08-29	

