**ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA DEL CODIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5, DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y DEROGATORIA DE LOS CAPITULOS IX Y X DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5, RELACIONADAS CON LAS TASAS POR EL USO DE LA VÍA PÍNTAG – EL VOLCÁN, Y LA VÍA QUE CONDUCE A LLOA**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas ejerce la competencia para planificar, construir y mantener la vialidad urbana, motivo por el cual para la prestación del servicio de mantenimiento de las vías los Gobiernos Autónomos Descentralizados metropolitanos y municipales tienen competencias normativas para crear, modificar, o extinguir tasas y contribuciones especiales, conforme lo previsto en el artículo 55 letra e) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Las tasas por la utilización de la vía Píntag – El Volcán y por aquella que conduce a Lloa fueron creadas según las Ordenanzas Metropolitanas Nos. 0278 y 0279 de 5 de febrero de 2009, respectivamente, por el Concejo Metropolitano de Quito y actualmente se encuentran codificadas en los capítulos IX y X del título IV tasas del Libro III.5 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, emitida mediante Ordenanza Metropolitana No. 072-2024 de 12 de abril de 2024. En lo atinente a la utilización de la Vía Píntag – El Volcán, el artículo de la norma municipal dispone: “*Artículo 1668. Tarifa. -* *La cuantía del peaje de los vehículos pesados, será fijada semestralmente por el Alcalde, mediante resolución, a base de estudios de costos de construcción, conservación y mantenimiento que se generen.”* El artículo 1675 de la misma norma señala sobre tasa por la utilización de la vía que conduce a Lloa: “*Art. 1675.- Tarifa. -* *La cuantía del peaje de los vehículos pesados, será fijada semestralmente por el Alcalde, mediante resolución, a base de estudios de costos de construcción, conservación y mantenimiento que se generen.”.*

Por su parte, la tasa del peaje por Acceso Centro del Distrito Metropolitano fue creada por el Concejo Metropolitano mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 103 sancionada el 4 de marzo de 2016 y codificada en el capítulo VIII, del título IV tasas del libro III.5 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito. El artículo 1675 del mencionado cuerpo normativo dispone: “(…) *Artículo 1675.Valor.-* *El valor del peaje con sus respectivos descuentos, serán fijados por el Alcalde mediante resolución administrativa, en base a los estudios de los costos de construcción, operación, conservación y mantenimiento que se generen en el acceso centro norte del Distrito Metropolitano de Quito y su área de influencia vial; y, deberán considerarse las obligaciones asumidas por el Municipio o sus empresas metropolitanas en el marco de los modelos asociativos previstos en el ordenamiento jurídico nacional vigente.”.*

Mediante sentencia 61-21-IN/23 emitida por el pleno de la Corte Constitucional el 15 de noviembre de 2023 y notificada el 4 de diciembre del mismo| año, se resolvió: *“(…) 2. Declarar la inconstitucionalidad, por el fondo con efectos diferidos, por seis meses, de los artículos 1675, 1682 y 1689 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, publicado en el Registro Oficial Edición Especial 1046 de 25 de septiembre de 2023. 3. Se exhorta a que, en el caso de que, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito emita normativa que sustituya las normas declaradas inconstitucionales cumpla con lo dispuesto en esta sentencia y con el artículo 568 del COOTAD, esto es, se plasme la tarifa o la forma de establecerla, como elemento esencial de las tasas de los peajes por (i) utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito; (ii) utilización de la vía Píntag – El Volcán; y, (iii) utilización de la vía que conduce a Lloa mediante una ordenanza, bajo la iniciativa privada del alcalde y aprobación del Concejo Metropolitano. (…)”.*

Con el objetivo de dar cumplimiento a la sentencia Nro. 61-21-IN/23 sobre el artículo 1675 (actual artículo 1661) del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con el establecimiento del valor de la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito, es indispensable modificar todo el capítulo VIII del Título IV del Libro III.5 del mencionado cuerpo normativo, con el objetivo de regular normativamente el sujeto activo, sujeto pasivo, la tarifa, la forma de pago y la satisfacción de los servicios. En lo atinente a las tasas por la utilización de la vía Píntag – El Volcán y la vía que conduce a Lloa, todas las disposiciones previstas en los capítulos IX y X del Título IV del Libro III.5 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito deben ser eliminadas del ordenamiento jurídico, debido a que las vías objeto de las tasas de los peajes son rurales, de competencia del Gobierno Autónomo Descentralizado Provincial de Pichincha, según los informes emitidos por la Secretaría de Hábitat y Ordenamiento Territorial y la Gerencia de Terminales y Estacionamientos.

Para fundamentar la derogatoria de los capítulos IX y X del Título IV del Libro III.5 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas ha emitido los informes técnicos correspondientes. La red vial provincial es el conjunto de vías que dentro de la circunscripción territorial de la provincia, no forman parte del inventario de la red vial estatal, regional o cantonal urbana, cuyas facultades de rectoría, planificación, regulación, control y gestión de la red vial provincial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados provinciales, que tienen entre sus actividades: *“(…) 1. Construir y rehabilitar vías en la red vial provincial; 3. Ejecutar los planes de construcción, rehabilitación y ampliación de la infraestructura de la red vial provincial; 4.Realizar el mantenimiento rutinario y periódico en la red vial provincial”;* de acuerdo con lo establecido en los artículos 7, 16 y 17 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre; artículo 4, número 5 letra d) de su Reglamento General, artículo 3 número 3, y artículos del 10 al 15 de la Resolución No. 009-CNC-2014 de 10 de enero de 2015.

Con oficio Nro. STHV-DMPPS-2021-0661-O de 20 de diciembre de 2021, la Secretaría de Territorio Hábitat y Vivienda remitió a la Gerencia de Terminales y Estacionamientos la información sobre el tipo de suelo de las parroquias de Píntag y Lloa:

**

En lo relacionado con la tasa por la utilización del Peaje Acceso Centro Norte, es preciso manifestar que el Túnel Guayasamín es una obra vial que conecta dos zonas de gran relevancia para la movilidad humana del cantón Quito que fue construida con el objetivo de mejorar la conectividad y eficiencia del sistema del transporte terrestre en la capital. Esta conexión vial es importante para reducir los tiempos de desplazamiento, aliviar la congestión vehicular en la superficie y mejorar la accesibilidad entre distintos sectores urbanos de la ciudad de Quito. El túnel está ubicado en la parte Norte Oriental de la ciudad de Quito y los valles de Cumbayá, Tumbaco y Pifo, comprendiendo el área de influencia el corredor que va desde la Plaza Argentina (Av. 6 de Diciembre y Oswaldo Guayasamín) hasta la Y de Pifo (Oswaldo Guayasamín intersección con la vía estatal E35, actual distribuidor de tráfico al Aeropuerto Mariscal Sucre).

Para la creación de tasas la Corte Constitucional en sentencia No. 65-17-IN/21 emitida el 19 de mayo de 2021, ha señalado que este tributo tiene como objeto: a) La prestación de un determinado servicio público colectivo; b) la ejecución de una actividad administrativa individualizada; y, c) la utilización privativa o especial del aprovechamiento de un bien de dominio público. De igual modo, tiene determinadas particularidades como: **i)** Es una prestación y no una contraprestación que debemos cancelar los ciudadanos por una acción del Estado que se encuentra previamente establecida en una norma jurídica; **ii)** Se basa en el principio de provocación y recuperación de los costos, lo cual implica que la institución pública no debe obtener utilidad alguna, sino únicamente recuperar el costo del servicio como tal; y, **iii)** El principio de equivalencia implica que la tasa debe ser equivalente a la cuantía que la actividad pública genera.

Mediante informe técnico la Gerencia Comercial concluyó y recomendó: “(…)

# *CONCLUSIONES*

* *Debido al efecto diferido de la sentencia de inconstitucionalidad, a partir del 04 de junio de 2024 no se podría aplicar la Resolución A-073 de 15 de octubre de 2020, mediante la cual el Alcalde fijó la tasa de peaje en $0,40 cuarenta centavos de Dólar de los Estados Unidos de América.*
* *La falta de determinación de una metodología de cálculo de tasa de peaje, ocasiono que la EPMMOP asuma gastos de inversión y costos de operación y mantenimiento durante el periodo (2006-2023) de USD. 20,227,620.83.*
* *En razón que la sentencia establece que se plasme la tasa o la forma de establecerla, se propone una metodología como herramienta que pueda ser aplicada en la temporalidad definida por la norma y que sirva para ajustar la tasa.*
* *La elección de la metodología propuesta se ajusta a los criterios mínimos establecidos en el artículo 35 del Reglamento de la Ley de Infraestructura y Transporte Terrestre; y, a la realidad de proyectos de infraestructura vial.*
* *La implementación de esta metodología propuesta proporciona transparencia en el proceso de fijación de tasas, brindando una comprensión clara de los componentes que influyen en los costos y las variables a utilizar. Además, al considerar el tráfico promedio diario anual, se incorpora la realidad operativa de la infraestructura, lo que contribuye a una gestión más eficiente y sostenible de la misma.*
* *En la metodología propuesta se considera el Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA) de los vehículos que circulan por el corredor, para lo cual se debe considerar una tarifa diferenciada según la clasificación vehicular.*
* *Conforme se ha detallado, la cuantificación de los montos de inversión, operación y mantenimiento, así como de la demanda del proyecto, se encuentra cubierta por la tasa de $ 0.40 de dólar, establecida en el numeral 9.5.3.2 del presente informe, considerando para el efecto los parámetros establecidos en el Art. 35 del Reglamento a la Ley del Sistema de Infraestructura Vial de Transporte Terrestre y los niveles de servicio propuestos para el corredor vial.*

# *RECOMENDACIONES*

* *La programación del presupuesto de rehabilitación, costos de mantenimiento preventivo, correctivo, rutinario y periódico, se consideró en base a proyectos desarrollados y estudios disponibles a la fecha de realización del presente informe, resultando una tasa de $0.40 centavos, misma que corresponde al corredor vial Oswaldo Guayasamín, por tanto, se sugiere llevar a cabo estudios técnicos definitivos, o la actualización de los existentes, cuando se requiera actualización por la periodicidad de la tasa o por variaciones en las determinaciones tributarias establecidas en la normativa vigente.”*
* *En función del análisis efectuado, se recomienda aplicar la metodología descrita y aplicada en el presente informe, sobre la base de los estudios e información disponle a la fecha de su elaboración, así como considerar la tasa resultante de su aplicación de $0,40 dólares para el corredor vial Oswaldo Guayasamín sea el valor que se mantenga vigente y que conste en el proyecto de ordenanza.*
* *Se recomienda que para futuras revisiones de la tasa de peaje, se considere utilizar la misma metodología, con sus componentes y fórmula descritos en el presente informe, esto es:*

***T*** *=* $\frac{\sum\_{m=1}^{M}Cam}{365VT\_{i}}$

***Donde:***

***M =*** *Es el número de los diferentes tipos de requerimientos anuales que deben cubrirse (inversiones, costo de conservación, costo de operación, costo de mantenimiento, etc.);*

$Ca\_{m}$*= Es el monto anual correspondiente a cada M y*

$VT\_{i}$*= Es el flujo diario de vehículos que circularán por la vía.*

* *La realización de estudios detallados sobre el estado actual de la infraestructura vial proporcionará información valiosa sobre la calidad del servicio ofrecido a los usuarios. Estos estudios deben abordar aspectos como el estado del pavimento, la señalización, la iluminación, la seguridad vial y otros elementos cruciales que afectan directamente la experiencia de los usuarios.*
* *Implementar un modelo integral de gestión de ingresos que abarque no solo los costos asociados a la operación y mantenimiento, sino también las inversiones futuras necesarias para el desarrollo sostenible del corredor vial y túnel. Este enfoque comprendería aspectos críticos como la rehabilitación de la infraestructura, la implementación de sistemas de iluminación modernos, así como mejoras en la infraestructura y equipamiento destinado al proceso de recaudo, entre otros elementos clave.”.*

Sobre la base de lo expuesto, es preciso reformar **EL CODIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5 DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, Y DEROGATORIA DE LOS CAPITULOS IX Y X DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5, RELACIONADA CON LAS TASAS POR EL USO DE LA VÍA PÍNTAG – EL VOLCÁN, Y LA VÍA QUE CONDUCE A LLOA**

Vistos los informes Nos. IC-CPF-2024-XXX, e IC-CPF-2024-XXX, emitidos por la Comisión de Presupuesto, Finanzas y Tributación – Eje de Gobernabilidad e Institucionalidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

**EL CONCEJO METROPOLITANO**

**CONSIDERANDO:**

**Que,** el artículo 240 de la Constitución de la República del Ecuador dispone *“Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales. Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. (…)”;*

**Que,** el artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que los gobiernos municipales tendrán, entre otras competencias exclusivas la de: (…) *3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (…) 5 crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras (…)”;*

**Que,** el artículo 266 ibídem manda: *“Los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que sean aplicables de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley que regule el sistema nacional de competencias.
En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas distritales”;*

**Que,** el artículo 300 de la Constitución de la República del Ecuador establece: *“El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables”;*

**Que,**  el artículo 301 de la Carta Magna preceptúa: *“(…) Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrá establecer, modificar, exonerar y extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo con la ley.”;*

**Que,** el artículo1 del Código Orgánico Tributario dispone: *“(…) Los preceptos de este Código regulan las relaciones jurídicas provenientes de los tributos, entre los sujetos activos y los contribuyentes o responsables de aquellos. Se aplicarán a todos los tributos: nacionales, provinciales, municipales o locales o de otros entes acreedores de los mismos, así como a las situaciones que se deriven o se relacionen con ellos. Tributo es la prestación pecuniaria exigida por el Estado, a través de entes nacionales o seccionales o de excepción, como consecuencia de la realización del hecho imponible previsto en la ley, con el objetivo de satisfacer necesidades públicas. Los tributos son: impuestos, tasas y contribuciones especiales.”;*

**Que,** el artículo 4 *ibídem* establece: *“(…) Las leyes tributarias determinarán el objeto imponible, los sujetos activo y pasivo, la cuantía del tributo o la forma de establecerla, las exenciones y deducciones; los reclamos, recursos y demás materias reservadas a la ley que deban concederse conforme a este Código.”;*

**Que,** el artículo 5 *ibídem* determina: *“(…) El régimen tributario se regirá por los principios de, generalidad, progresividad, eficiencia, confianza legítima, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos.”;*

**Que,**  el artículo 7 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD dispone: *“Para el pleno ejercicio de sus competencias y de las facultades que de manera concurrente podrán asumir, se reconoce a los consejos regionales y provinciales, 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;*

*El ejercicio de esta facultad se circunscribirá al ámbito territorial y a las competencias de cada nivel de gobierno, y observará lo previsto en la Constitución y la Ley”*;

**Que,** los literales a), b) y c) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización determinan como atribuciones del concejo metropolitano: *a) Ejercer la facultad normativa en las materias de competencia del gobierno autónomo descentralizado metropolitano, mediante la expedición de ordenanzas metropolitanas, acuerdos y resoluciones; b) Regular, mediante ordenanza metropolitana, la aplicación de tributos previstos en la ley a su favor; c) Crear, modificar o extinguir tasas y contribuciones especiales por los servicios que presta y obras que ejecute; (…)”;*

**Que,** la letra e) del artículo 90 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que le corresponde al alcalde o alcaldesa metropolitano, entre otros asuntos: (…) *“e) Presentar con facultad privativa, proyectos de ordenanzas tributarias que creen, modifiquen, exoneren o supriman tributos, en el ámbito de las competencias correspondientes a su nivel de gobierno. (…)”;*

**Que,**  el artículo 129 del COOTAD establece que el ejercicio de la competencia de vialidad atribuida en la Constitución a los distintos niveles de gobierno, se cumplirá de la siguiente manera*: (…) Al gobierno autónomo descentralizado provincial le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial, que no incluya las zonas urbanas. Al gobierno autónomo descentralizado municipal le corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana”;*

**Que,**  el artículo 166 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, dispone en el segundo inciso: “*(…) las tasas y contribuciones especiales de mejoras, generales o específicas, establecidas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados ingresarán necesariamente a su presupuesto cuando corresponda, al de sus empresas (…)”;*

**Que,** el artículo 186 ibídem dispone: *“(…) Los gobiernos autónomos descentralizados municipales y distritos metropolitanos mediante ordenanza podrán crear, modificar, exonerar o suprimir, tasas y contribuciones especiales de mejoras generales o específicas, por procesos de planificación o administrativos que incrementen el valor del suelo o la propiedad; por el establecimiento o ampliación de servicios públicos que son de su responsabilidad; el uso de bienes o espacios públicos; y, en razón de las obras que ejecuten dentro del ámbito de sus competencias y circunscripción, así como la regulación para la captación de las plusvalías. (…)”;*

**Que,** los artículos 274, 275 y 277 del Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización disponen que los gobiernos autónomos descentralizados están facultados a prestar los servicios que son de su competencia a través de las distintas modalidades de gestión, entre otras, la creación de empresas públicas;

**Que,** el artículo 322 ibídem dispone que los proyectos de ordenanzas, deberán referirse a una sola materia y serán presentados con la exposición de motivos, el articulado que se proponga y la expresión clara de los artículos que se deroguen o reformen con la nueva ordenanza;

**Que,** el artículo 566 del COOTAD establece: *“Objeto y determinación de las tasas. - Las municipalidades y distritos metropolitanos podrán aplicar las tasas retributivas de servicios públicos que se establecen en este Código. Podrán también aplicarse tasas sobre otros servicios públicos municipales o metropolitanos siempre que su monto guarde relación con el costo de producción de dichos servicios. A tal efecto, se entenderá por costo de producción el que resulte de aplicar reglas contables de general aceptación, debiendo desecharse la inclusión de gastos generales de la administración municipal o metropolitana que no tengan relación directa y evidente con la prestación del servicio;*

*Sin embargo, el monto de las tasas podrá ser inferior al costo, cuando se trate de servicios esenciales destinados a satisfacer necesidades colectivas de gran importancia para la comunidad, cuya utilización no debe limitarse por razones económicas y en la medida y siempre que la diferencia entre el costo y la tasa pueda cubrirse con los ingresos generales de la municipalidad o distrito metropolitano. El monto de las tasas autorizadas por este Código se fijará por ordenanza;*

**Que,** el literal i) del artículo 568 ibídem dispone: “*(…) las tasas serán reguladas mediante ordenanzas, cuya iniciativa es privativa del alcalde municipal o metropolitano, tramitada y aprobada por el respectivo concejo para la prestación de (…) servicios de cualquier naturaleza (…)”;*

**Que,** el numeral3 del artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito determina que le corresponde especialmente al Concejo Metropolitano: “*(…) 3) Normar, mediante Ordenanza, la aplicación de las disposiciones tributarias, de carácter municipal, cuando sea preciso; (…)”;*

**Que,** el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) dispone que los Gobiernos Autónomos Descentralizados tendrán las siguientes competencias: *“(…) d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas y rurales del cantón; (…)”*;

**Que,** el artículo 35 del Reglamento a la Ley Orgánica de Infraestructura Vial y Transporte Terrestre dispone que los criterios para determinar las tarifas del peaje son los siguientes**: *“****Las variables mínimas que se deben considerar para el cálculo y determinación de la tarifa de peaje son: a.- Categoría vehicular, emitida por el ministerio rector; b.- Costos de inversión, mantenimiento y operación del corredor vial; c.- Período de vida útil del proyecto; y, d.- Tráfico Promedio Diario Anual TPDA.";*

**Que,** el artículo 67.48 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito señala sobre la facultad legislativa del Concejo Metropolitano de Quito: “(…) *Tal como lo establecen los incisos finales de los artículos 264 y 266 de la Constitución de la República, la facultad legislativa del Concejo Metropolitano de Quito se expresa a través de ordenanzas.*”;

**Que,** el artículo 67.49 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito prescribe sobre las ordenanzas: “*(…) Las ordenanzas son los actos normativos expedidos por el Concejo del Distrito Metropolitano de Quito, con efectos jurídicos en los ciudadanos que viven o transitan por la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano de Quito, en temas que revisten interés general y cuya aplicación es de carácter obligatorio”;*

**Que,** mediante Ordenanza Metropolitana Nro. 309 de 16 de abril de 2010 el Concejo Metropolitano creó la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, creación que actualmente se encuentra en el artículo 172 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, emitida mediante Ordenanza Metropolitana No. 072-2024 sancionada el 12 de abril de 2024; cuyo objeto según el artículo 173 de la norma municipal es: *“(…) a. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público; b. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar todo tipo de infraestructura para movilidad; c. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar y, en general, explotar la infraestructura del sistema de transporte terrestre; (…)”;*

En ejercicio de las competencias que confieren el primer inciso del artículo 240 número 5 del artículo 264 y segundo inciso del artículo 266 de la Constitución de la República del Ecuador; en concordancia con el primer inciso del artículo 7 y las letras a) y c) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización el Concejo Metropolitano de Quito y el número 3 del artículo 8 de la Ley Orgánica de Régimen Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, expide la siguiente:

**ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA DEL CODIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5, DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y DEROGATORIA DE LOS CAPITULOS IX Y X DEL TITULO IV DEL LIBRO III.5, RELACIONADAS CON LAS TASAS POR EL USO DE LA VÍA PÍNTAG – EL VOLCÁN, Y LA VÍA QUE CONDUCE A LLOA**

**Artículo 1:** Sustitúyase el texto de los artículos 1658, 1659,1660, 1662, 1663 y deróguese el artículo 1661 del **CAPÍTULO VIII DEL** **TITULO IV, DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO** **DEL LIBRO III.5 PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN** del Código Municipal para el DMQ, conforme al siguiente detalle:

**Artículo 2**.- Incorpórese antes del artículo 1658 el siguiente artículo:

***“Art (…).-Definiciones.****-Para la aplicación de la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito, se tendrán en cuenta los siguientes términos:*

***1.Acceso Centro Norte****: El Acceso Centro norte es el tramo de la avenida Oswaldo Guayasamín comprendido entre la Plaza Argentina y su intersección con la avenida Simón Bolívar.*

2***. Área de influencia*:** *El corredor vial comprendido entre la Plaza Argentina (Av. 6 de Diciembre y Oswaldo Guayasamín) hasta la Y de Pifo (Oswaldo Guayasamín intersección con la vía estatal E35, actual distribuidor de tráfico al Aeropuerto Mariscal Sucre), incluyendo las zonas adyacentes.*

***3. Vehículos motorizados:*** *Son aquellos que permiten el traslado de un lugar a otro de personas, seres vivos u objetos, propulsados por un motor de cualquier tipo”.*

***4. Zonas adyacentes:*** *Se entienden como zonas adyacentes a las paradas de transporte, bahías de buses, puentes peatonales, puentes vehiculares, taludes, obras de arte menor (bordillos y cunetas), drenaje pluvial, la infraestructura del túnel vehicular, iluminación en los espacios públicos de competencia de la EPMMOP y otras infraestructuras viales que mejoren la movilidad sin ser necesariamente calles o vías aledañas.*

**Artículo 3**.-Sustitúyase el artículo 1658 por el siguiente:

***“Artículo 1658.- Tasa por utilización del Acceso Centro Norte. -*** *Se establece la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito cuyo objeto es financiar las intervenciones de construcción, operación, conservación y mantenimiento del túnel Oswaldo Guayasamín y su área de influencia a cargo de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMMOP.*

**Artículo 4.-** Sustitúyase el artículo 1659 por el siguiente:

***“Artículo 1659.- Hecho generador. -*** *La utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito, como medio de ingreso y salida de vehículos motorizados.*

**Artículo 5.-** Sustitúyase el artículo 1660 por el siguiente:

***“Artículo 1660.- Sujeto activo. -*** *El sujeto activo de la tasa es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito a través de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas”.*

**Artículo 6**.- Inclúyase el siguiente artículo innumerado después del artículo 1660:

***“Artículo (…). - Sujeto pasivo. –*** *El sujeto pasivo de la tasa son los propietarios de vehículos motorizados, que utilicen el Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito”.*

**Artículo 7**.- Deróguese el texto del artículo 1661 e inclúyase el siguiente contenido:

**“*Artículo 1661****.-* ***Fórmula de cálculo de la tarifa. -****Para revisión y fijación de la tasa se aplicará la siguiente fórmula de cálculo y sus componentes:*

***T*** *=* $\frac{\sum\_{m=1}^{M}Cam}{365VT\_{i}}$

***Donde:***

***M =*** *Es el número de los diferentes tipos de requerimientos anuales que deben cubrirse (inversiones, costo de conservación, costo de operación, costo de mantenimiento, etc.);*

$Ca\_{m}$*= Es el monto anual correspondiente a cada M y*

$VT\_{i}$*= Es el flujo diario de vehículos que circularán por la vía.*

**Artículo 8.-** Inclúyase después del artículo 1661 el siguiente artículo innumerado:

***“Artículo (…). - Manejo y destino de los fondos:*** *La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas administrará y reinvertirá los montos que ingresen por concepto de la tasa del peaje en el construcción, operación, conservación y mantenimiento del Túnel Oswaldo Guayasamín y su zona de influencia, estos recursos no se destinarán para fines ajenos al objeto de creación del tributo.*

*Las obras de construcción, operación, conservación y mantenimiento a cargo de la EPMMOP que se ejecuten dentro del área de influencia determinada en la presente Ordenanza, no serán objeto de cobro de la Contribución Especial de Mejoras.*

**Artículo 9.-** Sustitúyase el artículo 1662 por el siguiente:

***“Artículo 1662. - Forma de pago. –*** *Una vez que los propietarios de vehículos automotores utilicen el Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito cancelarán el valor de la tasa, a través de la modalidad prepago mediante la adquisición del dispositivo TAG o pos pago a través de los mecanismos destinados para el efecto por la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas.*

*En el evento que los sujetos pasivos de este tributo no cancelen el valor de la tasa en el término de 15 días contados a partir de la utilización del Acceso Centro Norte, la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas realizará el cobro y su recaudación. Para este efecto la EPMMOP ejercerá las facultades determinadora, resolutiva, recaudadora y las acciones para la recuperación.*

*La EPMMOP coordinará con la Agencia Metropolitana de Tránsito el mecanismo que garantizará la interconexión para la recuperación de los montos adeudados por los sujetos pasivos de esta tasa”.*

**Artículo 10**.- Sustitúyase el artículo 1663 por el siguiente:

***“Artículo. - 1663.- Exoneraciones.*** *– Exceptúese del pago de la tasa reguladao por la presente Ordenanza, a los vehículos de emergencia pertenecientes, a la Policía Nacional, Bomberos, Cruz Roja, Secretaría Nacional de Riesgos, Ambulancias públicas o privadas, a los vehículos de uso oficial para el control de tránsito pertenecientes a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), los vehículos de la EPMMOP y aquellos automotores que realizan actividades de mantenimiento y conservación del Acceso Centro Norte y su área de influencia vial.*

*Adicionalmente se exonera del pago de esta tasa a los vehículos de propiedad de las personas con discapacidad que tengan al menos al 30%o de discapacidad, para lo cual, será necesario que se registren de forma obligatoria en la EPMMOP como propietarios del vehículo que utilice el peaje del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito a efecto de acceder al descuento preferencial. Este beneficio opera solo para un vehículo por propietario”.*

*La EPMMOP podrá emitir las directrices y lineamientos necesarios para la implementación de este servicio.*

**Artículo 11**.- Incorpórese los siguientes artículos innumerados, después del artículo 1663:

***“Artículo (…). – Sistema de Medición de Satisfacción de la Tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito.-*** *La Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas es el ente técnico encargado de realizar el seguimiento y evaluación de satisfacción a los servicios prestados por la tasa por utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito.*

*El informe de los resultados respecto a la satisfacción ciudadana obtenida de tasa, se pondrá en conocimiento del Concejo Metropolitano y se publicará en los medios de difusión de la EPMMOP”.*

**Disposición General . –** El Concejo Metropolitano en atención a las atribuciones establecidas en los literales a), b) y c) del artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización , y en base a los informes presentados por la EPMMOP, fija la tarifa de la tasa por utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito en cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD 0,40) para vehículos livianos.

 Existirá una tarifa diferenciada para motos y minibuses de hasta dos ejes. En el caso de motos la tarifa será de quince centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD 0,15) y para microrregionales de dos ejes será de sesenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD 0,,60)

Se establece una tarifa diferenciada de treinta centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD 0,30) para los minibuses de hasta dos ejes que realicen servicio público de transporte masivo de pasajeros.

El Alcalde Metropolitano queda facultado para revisar y fijar la tasa mediante resolución, aplicando la fórmula establecida en el artículo xxx, previo estudios e informes presentados por la EPMMOP.

**Disposición Final. -** La presente ordenanza entrará en vigor a partir de su publicación en el Registro Oficial, sin perjuicio de su promulgación en la Gaceta Tributaria electrónica y la web instituciona**l.**

**Disposición Transitoria.-** Para la implementación de lo establecido en el inciso final del artículo 1662 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano la EPMMOP coordinará con la Agencia Metropolitana de Tránsito el mecanismo que garantizará la interconexión para la recuperación de los montos adeudados por los sujetos pasivos de esta tasa, en el plazo de 1 año.

**Disposición Derogatoria. -** Deróguese el Capítulo IX *“De la Tasa por Utilización de la Vía Píntag – El Volcán”,* artículos del 1664 al 1670 inclusive; y el Capítulo X *“De la Tasa por Utilización de la Vía que Conduce a Lloa*”, artículos del 1671 al 1677 inclusive del TÍTULO IV DE LAS TASAS DEL LIBRO III.5 PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN.

Dada en la ciudad de San Francisco de Quito, Distrito Metropolitano, en la Sala de sesiones del Concejo Metropolitano de Quito, a los xxxx días de xxxx de dos mil veinte y cuatro.

**PABEL MUÑOZ**

**ALCALDE METROPOLITANO**

**DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO**