

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

PARA: Sr. Ing. Alex Daniel Pérez Cajilema
Secretario de Movilidad
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ASUNTO: INFORME JURÍDICO - PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA
MODIFICATORIA - RESOLUCIÓN NO. SGC-ORD-025-CPF-002-2024 DE LA COMISIÓN
DE PRESUPUESTO, FINANZAS Y TRIBUTACIÓN

De mi consideración:

En relación al Oficio Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1820-O de 22 de junio de 2022, a través del cual la Dra. Libia Fernanda Rivas Ordóñez, Secretaria General Del Concejo Metropolitano de Quito señaló: “*Con el fin de sustentar el nuevo texto del proyecto de “ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA DE LA CODIFICACIÓN DEL CÓDIGOMUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TÍTULO IV DEL LIBRO III.5, DE LA TASA POR LAUTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y DEROGATORIA DE LOS CAPÍTULOS IX Y X DEL TÍTULO 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”, se solicita a la Procuraduría Metropolitana, Administración General, Secretaría General de Planificación, Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que, dentro del ámbito de sus competencias, en el término de 8 días, presente los informes Técnicos y/o Jurídicos correspondientes (...)”.*

Al respecto me permito señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES.

1. Mediante sentencia 61-21-IN/23 de 15 de noviembre de 2023. el pleno de la Corte Constitucional el 15 de noviembre de 2023, notificada al señor Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito el 4 de diciembre del mismo año, resolvió:

“ (...) **9. Decisión**

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

- 1. Aceptar parcialmente la acción pública de inconstitucionalidad 61-21-IN.*
- 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 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 Pintag-El Volcán; y, (iii) utilización de la vía que conduce a Lloa, mediante una ordenanza, bajo la iniciativa privativa del alcalde y aprobación por el Concejo Metropolitano.*
- 4. Instar a los gobiernos autónomos descentralizados a nivel nacional a observar los parámetros establecidos por la presente sentencia, en el evento de que emitan ordenanzas que establezcan tasas por servicios municipales de peaje (...)”.*

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

2. Mediante Informe Técnico Metodología De Cálculo Tasa Peaje “Acceso Centro Norte Del Distrito Metropolitano De Quito” de 30 de abril de 2024, el Gerente Comercial de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), concluyó:

“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 EPMOP 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”.

3. El 01 de mayo de 2024, el Gerente Jurídico de la EPMOP emitió el Informe jurídico del proyecto de Ordenanza Metropolitana modificatoria del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito mediante el cual se sustituye el CAPÍTULO VIII del TÍTULO IV del LIBRO III.5 de la Tasa por la Utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito, y deroga los CAPÍTULOS IX y X del TÍTULO IV del LIBRO III.5, relacionados con las tasas por el uso de la Vía Píntag – el Volcán, y la vía que conduce a Lloa, en el cual concluyó:

“Por las consideraciones realizadas y la normativa citada, se emite criterio jurídico favorable sobre el proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma el Capítulo VIII del Título IV de las tasas, del Libro III.5 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del DMQ y la derogatoria de los Ccapítulos IX y X del Título IV de las tasas, del Libro III.5 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito respecto de las tasas de los peajes de la Vía Píntag – El Volcán y de la vía que conduce a Lloa.

En consecuencia, se recomienda someter al trámite correspondiente para su aprobación a través del órgano

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M**Quito, D.M., 03 de julio de 2024**

legislativo municipal, el proyecto de ordenanza elaborado en base a la propuesta técnica y el presente informe jurídico, documento que se adjunta para los fines indicados”.

Mediante Memorando Nro. EPMMOP-GG-2024-0494-M de 01 de mayo de 2024, la Gerente General de la EPMMOP remitió al señor Alcalde Metropolitano de Quito los “Informes Técnico, Jurídico y Proyecto de Ordenanza Metropolitana modificatoria de la tasa por el peaje del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano y derogatoria de las tasas por los peajes de la Vía Píntag El Volcán y la Vía a Lloa”.

4. El 01 de mayo de 2024, el señor Alcalde Metropolitano de Quito, a través de oficio Nro. GADDMQ-AM-2024-0728-OF remitió a la Secretaría General de Concejo Metropolitano la iniciativa legislativa para presentar: “(...) *el proyecto de ordenanza metropolitana modificatoria de la Codificación del Código Municipal Del Distrito Metropolitano de Quito que sustituye el Capítulo VIII del Título IV del Libro III.5, de la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito y derogatoria de los Capítulos IX y X del Título 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.*

5. La Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, mediante memorando Nro. GADDMQ-SGCM-2024-1244-O de 01 de mayo de 2024, solicitó se proceda a dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 67.57 del Código Municipal, previo a la calificación del proyecto de ordenanza.

6. Mediante Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-075-2024 de 28 de junio de 2024, aprobado por el señor Director de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, señala en su parte pertinente lo siguiente:

“CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. *Conforme a la revisión realizada a la propuesta de “ORDENANZA METROPOLITANA MODIFICATORIA DE LA CODIFICACIÓN DEL CÓDIGO MUNICIPAL DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO QUE SUSTITUYE EL CAPÍTULO VIII DEL TÍTULO IV DEL LIBRO III.5, DE LA TASA POR LA UTILIZACIÓN DEL ACCESO CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y DEROGATORIA DE LOS CAPÍTULOS IX Y X DEL TÍTULO 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”, sustentado en el análisis técnico y financiero realizado por la EPMMOP, esta Secretaría emite el criterio técnico favorable, ya que permitirá normar las tasas conforme a la metodología propuesta.*

Es importante mencionar que, la regulación de las tasas del peaje permite equiparar los costos de cada uno de los modos de transporte y va de la mano de las políticas plasmadas en el Plan Maestro de Movilidad. En este sentido, la implementación de tecnología para el cobro de peajes deberá ir de la mano con estas iniciativas que también permita gestionar datos para toma de decisiones.

Finamente, está iniciativa regulará el cobro a la circulación de buses y/o minibuses del servicio de transporte público, hecho que es clave para las iniciativas en el marco de la diversificación de servicios y conexiones al metro de Quito. Con esto compatibilizar las políticas de movilidad para disuadir el uso masivo del vehículo particular como medio de transporte habitual en los desplazamientos. Por lo que se sugiere incluir en el texto la palabra “buses y/o minibuses”.

II. FUNDAMENTO LEGAL

1. 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”.*

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

2. 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. (...)”*.

3. El artículo 264 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que los gobiernos municipales tendrán, entre otras competencias exclusivas la de: (...) *“2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón; 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (...) 5 crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras (...)”*.

4. El artículo 266 ibidem 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”.

5. 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.”*

6. 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”*.

7. La letra e) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece como una de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados municipales: *“(...) crear, modificar, exonerar o suprimir mediante ordenanza, tasas, tarifas y contribuciones especiales de mejoras (...)”*.

8. Las letras 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; (...)”*.

9. 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. (...)”*

10. 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*

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

corresponde las facultades de planificar, construir y mantener la vialidad urbana”.

11. 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 (...)*”.

12. 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.

13. El artículo 322 ibidem 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.

14. El artículo 566 del COOTAD prevé: “*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”.

15. El literal i) del artículo 568 ibidem 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 (...)*”.

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

17. 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; (...)*”.

18. El artículo 35 del Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre dispone que los criterios para determinar las tarifas del peaje son las 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.*”.

19. El artículo 4 del Código Tributario dispone: “*Reserva de ley.- 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*

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

este Código”.

20. El artículo 5 del Código ibidem establece que 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”.

21. 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 185 del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, cuyo objeto según el artículo 186 de la norma municipal es: “(...) a. Diseñar, planificar, construir, mantener, operar, y en general, explotar la infraestructura de vías y espacio público. (...)”.

III. REVISIÓN DE PROYECTO DE ORDENANZA.

3.01. De la documentación que consta en el enlace remitido por la señora Secretaria del Concejo Metropolitano, se advierte que previo a debatir el proyecto de Ordenanza propuesto, se cuenta con el informe técnico de Metodología de Cálculo Tasa Peaje “Acceso Centro Norte Del Distrito Metropolitano De Quito” de 30 de abril de 2024 suscrito por el Gerente Comercial de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), en el cual se analiza y determina fórmula de cálculo de la tasa referida; así también, se adjunta el informe jurídico suscrito por el Gerente Jurídico de la EPMOP en el cual emitió su criterio favorable al proyecto de Ordenanza Metropolitana que reforma el Capítulo VIII del Título IV de las tasas, del Libro III.5 de la Codificación del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, relacionado con la tasa por la utilización del Acceso Centro Norte del DMQ y la derogatoria de los Capítulos IX y X del Título IV de las tasas, del Libro III.5 del Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito respecto de las tasas de los peajes de la Vía Pintag – El Volcán y de la vía que conduce a Lloa.

3.02. Adicionalmente, el Director Metropolitano de Políticas y Planeamiento de la Movilidad, a través del Informe Técnico No. IT-SM-DMPPM-075-2024, de 28 de junio de 2024, emitió el respectivo informe favorable relacionado con el proyecto de Ordenanza propuesto y recomendó incluir el uso de buses y no limitarse a microbuses, debido a que en el proceso de reestructuración de rutas y frecuencias se preveen nuevos servicios con conexión directa a la Estación Microrregional La Carolina del Metro de Quito. Adicionalmente, recomendó que la implementación de tecnología para el cobro de peajes deberá ir de la mano con estas iniciativas que también permita gestionar datos para toma de decisiones. Cabe señalar que dichas observaciones deberán ser consideradas y analizadas por el Concejo Metropolitano, de considerarlo procedente.

3.03. En cuanto al articulado del Proyecto de Ordenanza, es necesario señalar:

- El texto del artículo 6 señala lo siguiente:

Artículo 6.- Deróguese el texto del artículo 1661 e inclúyase el siguiente contenido:

“Artículo 1661.- Tarifa. - La tarifa de la tasa por utilización del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito se fija en cuarenta centavos de dólar de los Estados Unidos de América (USD 0,40).

Para revisión y fijación de tasa a futuro se aplicará la siguiente fórmula de cálculo y sus componentes:

$T = [IMAGE]$

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.);

$[IMAGE] =$ Es el monto anual correspondiente a cada M y

$[IMAGE] =$ Es el flujo diario de vehículos que circularán por la vía.

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

Al respecto, se puede advertir que el artículo propuesto incluye la determinación de la tasa con un valor monetario, esto es USD 0,40 CTV; y, por otro lado, establece una fórmula con la cual se calculará la tarifa en el futuro. En este sentido, se debería analizar la viabilidad de fijar la tasa con un valor monetario como resultado del análisis técnico y económico, o bien fijar la tasa con la determinación de la respectiva fórmula.

- La propuesta del artículo 9 señala:

“Artículo. - 1663.- Exoneraciones. – Exceptúese del pago del peaje regulado 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.

La EPMMOP concederá trato preferencial a las personas adultas mayores y con 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”.

Al respecto, se observa que el segundo inciso del artículo propuesto determina que la “La EPMMOP concederá trato preferencial a las personas adultas mayores y con discapacidad”; sin embargo, no se observa que se contemple la tarifa diferenciada, conforme lo determina el artículo 46 del Reglamento a la Ley de Transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial, que en su parte pertinente señala:

“Art. 41.- Gozarán de atención preferente las personas con discapacidades, adultos mayores de 65 años de edad, mujeres embarazadas, niñas, niños y adolescentes. Para el efecto, el sistema de transporte colectivo y masivo dispondrán de áreas y accesos especiales y debidamente señalizados, en concordancia con las normas y reglamentos técnicos INEN vigentes para estos tipos de servicio.

Art. 46.- Tendrán derecho a las tarifas preferenciales:

1. Las personas con discapacidad que cuenten con el carné o registro del Consejo Nacional de Discapacidades, según el artículo 20 de la Ley sobre Discapacidades, pagarán una tarifa preferencial del 50% en el transporte terrestre, y el servicio prestado será en las mismas condiciones que los demás pasajeros que pagan tarifa completa. (...)”.

En esta misma línea, se puede señalar que el artículo 64B de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL determina:

“Art. 64B.- Del uso de medios tecnológicos para los peajes.- El Sistema Nacional Unificado de Peajes Automáticos, permitirá el uso de un solo medio tecnológico para el servicio de peajes en todo el territorio nacional de forma automática. Los usuarios podrán también elegir su utilización de forma manual.

El paso por el peaje se lo registrará a través de sistemas de cámaras de detección de placa vehicular, aplicativos móviles u otros medios tecnológicos homologados para el efecto.

Para los usuarios frecuentes, será obligatorio el uso del medio tecnológico automático, en este caso la administración de peajes ofrecerá tarifas preferenciales”

No obstante, el articulado propuesto no determina con claridad si se encuentra contemplado las tarifas

Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

preferenciales para usuarios frecuentes.

- La Disposición Final del proyecto de Ordenanza señala:

“Disposición Final. - La presente ordenanza entrará en vigor a partir de su sanción, sin perjuicio de su promulgación en la web institucional y el Registro Oficial”.

Al respecto, es importante señalar que la Ordenanza propuesta regula Facultades tributarias conforme lo determina el artículo 179 del COOTAD, en el caso que nos ocupa regula la determinación de una tasa; por lo que, la vigencia de ordenanza debería adecuarse a lo dispuesto en el artículo 11 del Código Tributario que señala: “11.- Vigencia de la ley.- Las leyes tributarias, sus reglamentos y las circulares de carácter general, regirán a partir de su publicación en el Registro Oficial, salvo que se establezcan fechas de vigencia posteriores a la misma (...)

IV. PRONUNCIAMIENTO:

En virtud de la sentencia emitida por la Corte Constitucional Nro. 65-17-IN/21 de 19 de mayo de 2021, el Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito, tiene la obligación emitir de manera urgente la modificación a las normas declaradas inconstitucionales y determinar la tasa o la forma de establecerla, en relación a la utilización del Acceso Centro Norte del DMQ denominado como Peaje Oswaldo Guayasamín; por lo que, resulta procedente que el Concejo Metropolitano, en el marco de sus competencias, emita la respectiva ordenanza que regule la determinación de la tasa de utilización del Acceso Centro Norte del DMQ, una vez revisado y considerados los informes técnicos y jurídicos pertinentes.

No obstante, es necesario señalar que tras la revisión del contenido del proyecto de Ordenanza, esta Asesoría Jurídica, ha realizado varios aportes señalados en el numeral 3 del presente informe, mismos que deberán ser analizados, de considerarlo pertinente.

Finalmente, es imperativo recalcar que la determinación de cálculo de la Tasa del Peaje “Acceso Centro Norte Del Distrito Metropolitano de Quito, ha sido analizado por los técnicos de Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMOP), por lo que, esta Asesoría no se pronuncia al respecto a la determinación y cálculo de la tasa de la referencia, por no ser de su competencia y experticia; por tanto, la determinación del valor es de exclusiva responsabilidad de la EPMOP.

Particular que pongo en su conocimiento para el trámite pertinente.

Con sentimientos de distinguida consideración.

Atentamente,

Documento firmado electrónicamente

Abg. Alex Giovanni Vaca Eras
ASESOR JURÍDICO - FD5
SECRETARÍA DE MOVILIDAD - ASESORÍA JURÍDICA

Referencias:
- GADDMQ-SM-DMPPM-2024-0372-M



Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M

Quito, D.M., 03 de julio de 2024

Anexos:

- 1._informe_técnico_075_criterio_técnico_tasa_peaje_acceso_norte-signed-signed.pdf

Copia:

Sr. Mgs. Galo Eduardo Cárdenas Villenas

Director Metropolitano - FD5

SECRETARÍA DE MOVILIDAD - DIRECCIÓN METROPOLITANA DE POLÍTICAS Y PLANEAMIENTO DE LA MOVILIDAD

Sra. Abg. Belen Maribel Llive Carrillo

Asesoría Jurídica - FD7

SECRETARÍA DE MOVILIDAD - ASESORÍA JURÍDICA

Acción	Siglas Responsable	Siglas Unidad	Fecha	Sumilla
Elaborado por: Belen Maribel Llive Carrillo	bmlc	SM-AJ	2024-07-03	
Revisado por: Alex Giovanni Vaca Eras	agve	SM-AJ	2024-07-03	
Aprobado por: Alex Giovanni Vaca Eras	agve	SM-AJ	2024-07-03	

