

No.	Entidad	Oficio	Observaciones	Conclusiones y/o recomendaciones
1	Dirección Metropolitana Tributaria	Memorando Nro. GADDMQ-DMT-2024-0286-M, 25 de junio de 2024	<p>Las observaciones son las siguientes:</p> <p><i>“En cuanto a la tarifa de la tasa fijada dentro de la Disposición General se considera que la misma al constituir un elemento esencial del tributo debe constar dentro del articulado principal, considerando que las disposiciones generales no se codifican dentro del Código Municipal y aquello podría causar confusión en los ciudadanos”.</i></p> <p><i>“En el artículo 1663 se propone la exoneración de la tasa a personas con discapacidad, no obstante, se sugiere hacer extensivo este beneficio tributario a las personas adultas mayores en los términos y condiciones establecidos en la normativa vigente, considerando que, de conformidad con el artículo 37 de la Constitución de la República se le reconoce a este grupo de atención prioritaria el derecho a acceder a exoneraciones en el régimen tributario en general, así como, rebajas en los servicios públicos”.</i></p>	<p>Conclusión:</p> <p><i>“El proyecto de ordenanza propuesto se considera que se ajusta a los parámetros establecidos en la Sentencia No. 61-21-IN/23 de la Corte Constitucional, así como, observa los principios básicos de la tributación aplicables en el marco de las competencias del Gobierno Autónomo Descentralizado del Distrito Metropolitano de Quito”.</i></p>
2	Procuraduría Metropolitana	Oficio Nro. GADDMQ-PM-2024-3281-O, 03 de julio de 2024.		<p><i>“Con base en los fundamentos expuestos, la Procuraduría Metropolitana y en concordancia con el Informe No Vinculante Nro. 023-2024, concluye que de acuerdo con lo previsto en el artículo 87 letras a) y c) del COOTAD, en concordancia con el artículo 8 número 3) de la Ley Orgánica de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito, corresponde al Concejo Metropolitano debatir la “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</i></p>

				<p><i>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”, para lo cual se deberá sujetar al procedimiento parlamentario concebido en el artículo 322 del COOTAD y en los artículos 67.57 y siguientes del Código Municipal”.</i></p>
3	Secretaría Metropolitana de Movilidad	Memorando Nro. GADDMQ-SM-AJ-2024-0616-M, 03 de julio de 2024	<p>En el numeral 3.02. del oficio en referencia señala que: <i>“(…) 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”.</i></p> <p>En cuanto al texto del artículo 6 indica que: <i>“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 formula 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 formula”.</i></p>	<p>Pronunciamento: “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.</p> <p>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. (...)”</p>

			<p>En cuanto al artículo 9 del Proyecto de Ordenanza, que trata sobre las exoneraciones, hace referencia al artículo 64B de la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, que en su parte pertinente señala:</p> <p><i>“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”</i></p> <p>Respecto de la Disposición Final del proyecto de Ordenanza, refiere que: “(...)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 (...)”.</p>	
4	Secretaría General de Planificación	Memorando Nro. GADDMQ-SGP-2024-0136-M Quito, D.M., 03 de julio de 2024		<p>Conclusiones:</p> <p><i>“En este sentido, debe considerarse que los instrumentos de gestión del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y</i></p>

				<p><i>de todas sus dependencias deben articularse en función de las competencias que le han sido legal y constitucionalmente asignadas sin que pueda extralimitar su accionar a asuntos de competencia de otros niveles de gobierno tal como se evidencia en el caso de las tasas que se cobran por la utilización de las vías que conducen a Lloa y a Píntag – El Volcán; que por su consideración de suelo rural son de competencia del gobierno provincial de Pichincha, en consecuencia, esta Secretaría coincide en la necesidad de expulsar formalmente del Ordenamiento Jurídico estas disposiciones que contravienen el régimen de competencias, así como, el principio de legalidad que rige las actuaciones de la administración pública. Respecto de la técnica jurídica necesaria para la configuración del tributo objeto del proyecto de ordenanza metropolitana, corresponde a la dependencia con competencia para la prestación del servicio público por el cual se efectuará el cobro, quien deberá asegurar la plena articulación del mismo con sus instrumentos de planificación”.</i></p>
5	AMT	Oficio Nro. GADDMQ-AMT-2024-1407-O, 17 de julio de 2024, adjunto informe contenido en el memorando Nro. GADDMQ-AMT-CGJ-2024-04081-M de 17 de julio de 2024	En lo que respecta al último inciso del artículo 9 del proyecto de ordenanza, refiere que: “Se debe especificar que la recuperación de los montos adeudados por la tasa que deben cancelar los propietarios de vehículos automotores que utilicen el Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito será de responsabilidad de la Empresa Pública Metropolitana de Obras Públicas y en lo que relacionado al control de la infracción de tránsito por la evasión del pago de la tasa corresponderá a la Agencia Metropolitana de Tránsito”.	<p>a)Conclusiones: El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es titular de la competencia exclusiva en la planificación, regulación y control en materia de tránsito y transporte terrestre en su jurisdicción territorial.</p> <p>Es necesidad que se cuente con un marco normativo que determine el mecanismo para la fijación y revisión de la tasa que deben pagar los propietarios de los vehículos que utilicen el Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito.</p> <p>Es necesario realizar el control respecto de los propietarios de vehículos que evadan el pago de la tasa por el uso del Acceso Centro Norte del Distrito Metropolitano de Quito.</p>

				<p>b) Recomendaciones: una vez que se determine y apruebe el mecanismo para la fijación y revisión de la tasa que deben pagar los propietarios de los vehículos que utilicen el Acceso Centro Norte del DMQ, es necesario realizar el control respecto de posibles evasores en razón de que esta conducta constituye una infracción de tránsito prevista en el numeral 2 del artículo 390 del COIP.</p> <p>Se considera viable jurídicamente 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.</p>
6	EPEMMOP	Oficio Nro. EPMMOP-GG-2024-1482-O, 04 de julio de 2024.		<p>En el informe jurídico adjunto al oficio en referencia, señala lo siguiente: <i>“En función de lo manifestado, en 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 para el Distrito Metropolitano de Quito, se han determinado: el objeto imponible, los sujetos activo y pasivo, la cuantía del tributo o la forma de establecerla, las exenciones y deducciones. Por este motivo, jurídicamente es viable continuar con el procedimiento legislativo para la expedición de la mencionada ordenanza”</i>.</p> <p>Informe técnico – económico, entre sus recomendaciones fundamentales se encuentran:</p> <p>a.- Utilizar la metodología, con sus componentes y fórmulas descritas en el informe técnico – económico, adjunto al oficio señalado.</p> <p>b.-De existir variaciones en las determinaciones tributaries establecidas en la normativa vigente, deberá analizarse la</p>

				<p>revisión de la tasa, con el fin de mantener el equilibrio económico.</p> <p>c.- Aplicar la metodología descrita en el presente informe, y considerar la tasa resultante de \$0.40 centavos para vehículos livianos, \$0,60 centavos para minibuses y \$0,15 centavos para motos para el corredor vial Oswaldo Guayasamín.</p> <p>d.- En caso que el Concejo Metropolitano decida aplicar la rebajas y/o exoneraciones analizadas, se deberán realizar revisiones periódicas, se sugiere anuales, de la demanda de vehículos exonerados, dado que, en caso de existir un impacto económico, producto del aumento de la demanda de estos vehículos, el impacto deberá ser compensado, a través de la revisión de la tasa de peaje para mantener el equilibrio económico del proyecto fundamentado en el principio de provocación y recuperación de costos. Este principio deriva en que la tasa no esté encaminada a generar utilidad o beneficio económico para la empresa pública, tal cual se establece en el punto 35 de la Sentencia 61-21-IN/23 correspondiente a la Resolución del problema jurídico.</p> <p>c.- Una vez que el ente rector de la movilidad del Distrito Metropolitano, apruebe la circulación de los minibuses por el túnel Oswaldo Guayasamín, se deberán definir las rutas y frecuencias definitivas que deben ser consideradas en la modelación económica del proyecto. Cabe anotar que los ingresos provenientes de los minibuses están considerados como parte del equilibrio económico del proyecto, por lo que, si no se llega a autorizar su circulación, la tasa deberá ser ajustada.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Es indispensable implementar un modelo integral de gestión para la operación y mantenimiento, e 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.</p>
--	--	--	--	---