

Distrito Metropolitano de Quito
Martes, 23 de enero de 2024



Of. No. FESVIAL-012-2024

Señorita
Diana Cruz
Concejala del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
En su despacho

Respetuoso saludo:

Juan Manuel Pinilla Corredor, con cédula de identidad No. **176155490-4**, en mi calidad de Representante Legal de la FEDERACIÓN ECUATORIANA PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR – FESVIAL & RTV, con Registro Único de Contribuyentes (RUC) No. 1793209346001, dentro del Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL ARTÍCULO 3429 DE LA SECCIÓN II.2 DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, tengo a bien manifestar las siguientes observaciones:

En la prenombrada propuesta, en la oración final del inciso segundo de su Artículo 3429, textualmente expresa: "(...) *Para la obtención del título habilitante se requerirá el certificado de aprobación de la Revisión Técnica Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito (...)*" (Lo resaltado en negrillas y subrayado es de mi autoría).

Si bien es cierto, el GAD de Quito, a través de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), tiene la competencia de tránsito otorgada por la entidad rectora que es la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), y en dicha competencia puede disponer la misma para remitir las leyes correspondientes, sin vulnerar ningún tipo de ley superior ni contraponerse a las mismas. En este sentido, el principio rector normativo dispuesto en el artículo 1 del Código Civil indica que "*La Ley es una declaración de la voluntad soberana que, manifestada en la forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite*". Así, a continuación, se citan dos Leyes Superiores sobre las cuales se está pasando en la prenombrada propuesta.

La primera de ellas, la encontramos en la Carta Magna en su numeral 25 de su artículo 66¹, la cual garantiza el derecho a la libertad de las personas a acceder a servicios públicos de calidad, entendiéndose la "libertad" de las personas a elegir por el servicio

¹ "Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas: (...) 25. El derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia, eficacia y buen trato, así como a recibir información adecuada y veraz sobre su contenido y características (...)"

Recibido
Oficina
23-1-2024
16:26



que desean contratar. De ella podemos entender que el acceso a el servicio de la Revisión Técnica Vehicular, para el ciudadano, en este caso, usuario de vehículos terrestres, no se puede restringir, es decir, NO SE PUEDE IMPONER DÓNDE DEBEN REALIZAR SU REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR.

Recordemos que la Constitución es la norma suprema de acuerdo a lo establecido en sus artículos 424 y 425, a mencionar: (sic.)

“Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica (...)”

“Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos (...)”

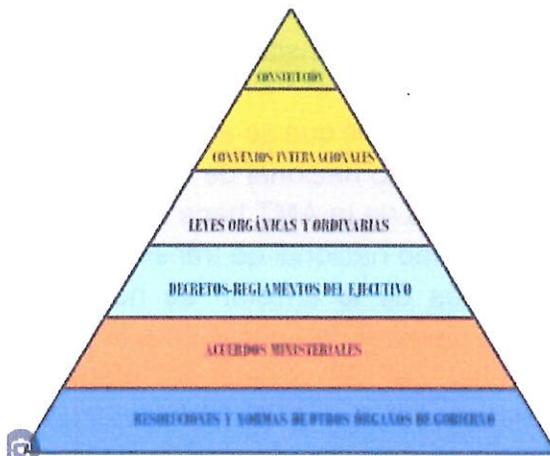
En segunda instancia encontramos a la norma rectora en relación con esta materia en particular, que es la LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL emitida el Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008, última modificación: 10-ago.-2021, de la Institución pública competente que es la Agencia Nacional de Tránsito – ANT, siendo ésta una Ley Orgánica, de nivel superior a una Ordenanza Municipal; manifiesta, en la última oración del primer inciso de su artículo 206, que: (sic.) “(...) La revisión técnica vehicular **realizada en cualquier parte del territorio nacional** será suficiente y válida para transitar libremente en todo el territorio ecuatoriano (...)” (Lo resaltado en negrillas y subrayado me pertenece).

De éste modo, el proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL ARTÍCULO 3429 (...) en cuestión, al imponer a todos los vehículos públicos y comerciales la obligatoriedad de tomar el servicio de la revisión técnica vehicular en el Distrito Metropolitano, para adquirir el título habilitante; es una norma viciada desde el claro punto jurídico, porque la misma debe armonizar y respetar la jerarquía jurídica.

El Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA (...) no puede sobreponerse ante la norma constitucional ni mucho menos a la Ley Orgánica de Transporte (...); recordemos el orden jerárquico de la normativa ecuatoriana según lo establecido en la pirámide de Kelsen:



PIRÁMIDE DE KELSEN



Es así que en primer lugar se encuentra la Constitución, en tercer lugar las Leyes Orgánicas y al último las Resoluciones y normas de otros órganos de gobierno, es decir los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs),

En este sentido, le invito a recordar y tomar en consideración que este mismo aspecto fue expresado por el Concejal Juan Báez, mediante escrito de fecha 14 de diciembre de 2023, donde el señor Concejal les hace mención que para que una norma tenga validez jurídica debe construirse de manera perfecta, y que las normas y reglas deben ser claras y no deben anteponerse a la ley superior.

Dicho esto, se podrá entender que el proyecto en mención se encuentra en terrible herejía jurídica, por cuanto quiere sobreponerse ante la norma constitucional y la norma establecida por el ente rector.

Una vez revisada la gravedad de la PROPUESTA DE ORDENANZA de cara al asunto de armonización entre las Leyes de Orden Superior y las Resoluciones o Normas de otros Órganos de Gobierno, debemos manifestar que tomar como base de fondo para el proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATIVA (...), un criterio de la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT del DMQ), denota una imparcialidad ante, nuevamente, el carácter obligatorio de las normas superiores.

Consideramos menester que, para estos fines, se anteponga el criterio de la Agencia Nacional de Tránsito – ANT, como ente rector en materia de Tránsito, Transporte y Seguridad vial a nivel nacional, y en específico, en lo relativo a la Revisión Técnica Vehicular. Vemos pues que solicitar o sustentar este trámite de Ordenanza, con un Informe Técnico de la misma entidad interesada en los efectos obligantes de la Ordenanza, no es procedente por principio de imparcialidad.

De este modo, consideramos necesario se solicite un concepto claro a la ANT sobre este particular. De manera adicional, vemos necesario tomar en consideración el Informe Técnico de la AMT, por la gravedad de lo allí contenido en términos del trabajo que viene realizando la ANT como ente encargado de estandarizar y normalizar todos



los parámetros de la Revisión Técnica Vehicular, a nivel nacional para todos los GADs, para evitar las consecuencias negativas de manejar de manera



individualizada, para cada municipio, una estandarización de criterios técnicos, lo cual es necesario avanzar en los objetivos de la Ley Orgánica de Tránsito en su capítulo referente a la Revisión Técnica Vehicular.

A nuestro entender, el plantear parámetros exclusivos como los que se argumenta en el informe emitido por la AMT del DMQ, dificulta un proyecto nacional de unificación y estandarización de las RTVs; indicar que el DM a través de la AMT hace una RTV con límites más rigurosos, va en detrimento de la autoridad nacional de tránsito y del trabajo juicioso que ha venido desarrollando a través de la emisión de nuevas normativas, entre ellas la “Propuesta del Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”. En el decir del Informe de la AMT, donde indican que la ANT, en su Resolución N° 25 – ANT – DIR – 2019, NO CONTEMPLA los parámetros específicos que se deben revisar en los vehículos de transporte público y comercial, conforme las normas técnicas INEN vigentes, la AMT está sosteniendo que la normativa nacional para la RTV incumple con lo definido en la NTE INEN 2204, 2207 en materia de emisiones contaminantes. Una razón más para presentar esta inquietud directamente a la ANT.

Con todo lo anterior, se obstaculiza la legitimidad del servicio a nivel nacional y el compromiso de todos los ecuatorianos usuarios de vehículos terrestres, de hacer la revisión técnica vehicular; recordemos que la calidad del servicio brindado no depende de que éste sea operado por un organismo metropolitano.

Por el contrario, estas restricciones que se pretenden instalar en el proyecto de ORDENANZA (...), a pesar de la normativa nacional, van en detrimento de un cumplimiento masivo y permanente de la realización de la Revisión Técnica Vehicular a tiempo, pues se reduce la oferta que hoy por hoy ya existe en la región y en el país para atender esta necesidad de los usuarios.

En este sentido, es muy relevante que la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) comunique la importancia de sostener una unidad nacional en relación con la revisión técnica vehicular, que proporcione una solución eficaz a las problemáticas concretas que ha tenido el país en el propósito de viabilizar un esquema sólido de operativización de la Revisión técnica vehicular en todo el territorio nacional. Dentro de esas necesidades, se ha definido que es muy importante que el usuario pueda hacer su revisión a lo largo y ancho del territorio, lo cual no afecta el control que requieren ejercer los GADS sobre el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial.



Entendemos que ha habido políticas, lineamientos y directrices locales (AMT DM) para el adecuado ejercicio de las facultades del GAD en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; pero así mismo, al momento de generarse una política nacional de Tránsito, que indicó la necesidad de que la RTV sea válida a nivel nacional, estas políticas lineamientos y directrices locales, deben ajustarse a estos parámetros.

Por lo cual, se debe solicitar a la ANT un concepto claro para entender el proceder de la AMT la luz de la Ley Orgánica de Transporte (2021) que es de Nivel Superior, en lo relativo específicamente a la Revisión Técnica Vehicular; principalmente ante el argumento que presenta la AMT del DMQ donde aduce una serie de normas de nivel metropolitano que obligan a realizar la RTV en su circunscripción territorial, como consecuencia de que son ellos los encargados del control del tránsito, como gobierno autónomo.

Recordemos que, mediante Resolución No. A 0006 de abril 22 de 2013 el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la resolución administrativa de creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial dentro de la cual tiene competencias para control del tránsito, fiscalización del tránsito y transporte terrestre, matriculación, seguridad vial a ingeniería de tránsito; funciones tales que no se ven afectadas ni le quitan competencias si las Revisiones Técnicas Vehiculares son realizadas en otros municipios que sí cuenten con la autorización de la ANT, o se encuentren en trámite.

Que así como el Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito, realizó en años anteriores los debidos ajustes para acoger y aplicar lo establecido en el artículo 206 de la Ley orgánica Reformatoria a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, promulgada en el 2021, en lo referente a la periodicidad para la revisión técnico vehicular, en donde la RTV pasó a ser anual y se dejó de hacer como lo dictaminaba el ordenamiento jurídico metropolitano; así mismo, es muy importante que se realice el ajuste correspondiente en los códigos municipales, para atender esta transformación, que está en dirección a los intereses de la nación, cuya finalidad no es otra sino implementar con suficiencia una RTV estandarizada y de calidad, bajo parámetros nacionales, y homologable en todos los territorios del Ecuador, que facilite al usuario la realización de la misma sin que ésta afecte en lo absoluto la realización de las funciones de control, planeación y demás, sobre el tránsito, el transporte y la seguridad vial en los GAD metropolitanos y municipales.



En este sentido, hemos dirigido una comunicación a la ANT en la cual se presenta la correspondiente queja por la imposición de restricciones a la realización de las RTV en todo el territorio nacional a través de este proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA (...), entendiéndose que se impone una supuesta invalidez al certificado que entregan otros CRTVs por no hacerse en el mismo GAD en el que se va a continuar haciendo trámites de tránsito y transporte; en este caso, el DMQ y en específico su AMT; pues esto, adicional a lo ya expuesto, evidencia una clara vulneración del derecho al ciudadano de poder ejercer su potestad a revisar su vehículo, y obtener el certificado de revisión técnica vehicular, en cualquier lugar a nivel nacional, tanto al usuario común como a los miembros de las operadoras de transporte de pasajeros, y los choferes profesionales propietarios de taxis o miembros de cooperativas; tal como hoy está sucediendo en la ciudad de Quito.

En cuanto a los objetivos del Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2022 – 2042, AMT DM, que se argumentan en el Informe Técnico de la AMT, éstos deben ir alineados con el propósito nacional de la ANT, y toda la normatividad asociada a la RTV de disminuir no solo la accidentalidad vial, sino también la emisión de gases contaminantes desde las fuentes móviles. Este objetivo se logra de manera asertiva aperturando las posibilidades de oferta de la RTV a nivel de todo el territorio nacional. Y éste debe ser el compromiso principal de todos los GADs y del nivel nacional: el tratar con entes nacionales para llevar a buen término y fortalecer las RTVs a nivel nacional, superando de una vez por todas la Revisión Visual, y motivando a superar los retrasos en materia tecnológica y de estándares de calidad nacionales, en que hoy se ve inmerso buena parte de los centros de revisión técnica de la ciudad de Quito.

Y reiteramos, pues es importante destacar, que el hecho de llevar a trámite de matriculación un informe favorable de Revisión Técnica Vehicular de otro GAD, no afectará la competencia de la AMT del DMQ, salvo que el mismo sea emitido por una visual y no por un CRTV autorizado por la ANT o que se encuentre en trámite de autorización. Ni mucho menos afectará el trámite de títulos habilitantes, ya que éste es un paso previo para la matriculación; ni siquiera tendrá repercusiones en la mitigación de gases, pues más allá de ser un objetivo del Distrito, es un objetivo nacional.

En conclusión, es menester que se revise este particular de “IMPOSICIÓN” de las revisiones técnicas vehiculares en el Distrito Metropolitano de Quito, ya que va en

detrimiento de los derechos de los usuarios, más aún en que se colija como una norma viciada y que le puede acarrear problemas jurídicos a posterior.



Petición concreta:

En base a los fundamentos planteados, solicito comedidamente que se tomen en consideración las observaciones presentadas dentro del Proyecto de ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA AL ARTÍCULO 3429 DE LA SECCIÓN II.2 DE LA REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR DEL CÓDIGO MUNICIPAL PARA EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, ya que se anteponen a la ley superior.

A su vez, consideramos que la solicitud que a bien tiene usted dirigir a la AMT, sobre un Informe técnico que sustente la Ordenanza en cuestión, debe estar dirigida a la Agencia Nacional de Tránsito - ANT, pues es ella, la entidad de control encargada.

Es importante conocer el concepto de la ANT para indicar que es necesaria una normativa exclusiva para cada tipo de vehículo de transporte comercial, público y trámite de títulos habilitantes en cada GAD, y de qué manera se ha trabajado para sus estándares nacionales; ya que no homologar estos términos iría en detrimento de un beneficio mayor para la estandarización de procesos tecnológicos a nivel nacional en procura de la seguridad vial, en lo referente a la revisión técnica vehicular en el país.

Notificaciones:

Las notificaciones que me correspondan las recibiré al casillero judicial No. 842, casillero electrónico 0919229690, al igual que a los correos electrónicos fesvialecuador@gmail.com y gestorjuridico.ec@gmail.com

Sin otro particular,



firmado electrónicamente por:
JUAN MANUEL PINILLA
CORREDOR

Juan Manuel Pinilla Corredor
C.I. No. 176155490-4

