

Oficio N°: SG- 1928 A
Quito D.M., 16 AGO. 2016
Ticket GDOC: 2016-504396

Licenciado
Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión de Movilidad
Presente

De mi consideración:

En atención al oficio No. 364-IVL-CMQ-2016, de 8 de agosto de 2016, recibido en esta Secretaría en la misma fecha, por el cual la Concesi eejala Sra. Ivone Von Lippke, remite el proyecto de Ordenanza Metropolitana Reformatoria de la Ordenanza Metropolitana No. 0047, sancionada el 15 de abril 2011, Reformatoria a la Ordenanza Metropolitana No. 0247, sancionada el 11 de enero de 2008, que establece el Régimen Administrativo para la prestación del servicio de taxi en el Distrito Metropolitano de Quito; por lo que, de conformidad con lo previsto en el literal a) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, esta Secretaría ha procedido a realizar la revisión de los requisitos formales de dicho proyecto, previo al envío a la Comisión competente en función de la materia, respecto de lo cual me permito informar lo siguiente:

- El proyecto de Ordenanza en referencia cumple los requisitos previstos en el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, así como en la Resolución del Concejo Metropolitano No. C 074, es decir, se refiere a una sola materia, contiene exposición de motivos, considerandos, articulado.
- El proyecto contiene el detalle de las disposiciones que se reforman y derogan con el mismo.

En tal virtud, remito el proyecto de Ordenanza en referencia a la Comisión de su Presidencia, a fin de que en cumplimiento de lo establecido en el literal b) del artículo 13 de la Resolución de Concejo No. C 074, se sirvan incluir, en un plazo máximo de 15 días, el conocimiento del mismo en sesión de la Comisión de Movilidad.

Se deja constancia de que la presente revisión de formalidades se realiza sin perjuicio del ejercicio de las competencias de las Comisiones, como órganos asesores del Cuerpo Edilicio, y las distintas dependencias municipales, con relación a la revisión de la oportunidad técnica, jurídica y legislativa del proyecto en referencia.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,


Abg. María Elisa Holmes Roldós
Secretaria General del Concejo Metropolitano de Quito

Acción:	Responsable:	Unidad:	Fecha:	Sumilla:
Elaborado por:	D. Cevallos	Prosecretaria	2016-08-15	
Aprobado por:	M.E.Holmes	Secretaria General	2016-08-15	

Copia: Original a Secretaria de la Comisión de Movilidad



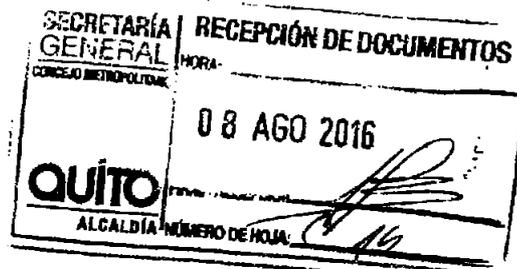
Ivone Von Lippke
CONCEJALA

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

omica

2016-504396

OF. 0364-IVL-CMQ-2016.
08 de agosto del 2016.



Señora Doctora
María Elisa Holmes Roldós,
SECRETARIA GENERAL DEL CONCEJO METROPOLITANO DE
QUITO.
Presente.-

De mis consideraciones:

En cumplimiento de lo contemplado en el Art. 13 de la Resolución de Concejo No. C074 del 2016, acompaño adjunto y presento el: **"PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No.0047 SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMATORIA A LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO."**, indico que dicho proyecto deberá tratarse en la Comisión de Movilidad, una vez que usted señora Secretaria verifique el cumplimiento de las formalidades , en el plazo legal previsto de 8 días.

Atentamente,

IVONE VON LIPPKE
CONCEJALA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

PROYECTO DE ORDENANZA METROPOLITANA DEROGATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0339, SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, Y REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0047 SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMATORIA A LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El Art. 33 de la Constitución de la República del Ecuador indica que el trabajo es un derecho y un deber social, que es fuente de realización personal y la base de la economía; además indica que el Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa de remuneraciones y retribuciones justas en el desempeño de un trabajo saludable. Norma Suprema que vemos cada día vulnerada, ya que los mal llamados "taxistas ilegales" son objeto de agresiones y vejámenes de los "taxistas legales", cada día son blanco de supuestos actos de corrupción que existe en los organismos de control, y que son periódicamente denunciados; y finalmente, son víctimas de constantes extorsiones y abusos por parte de malos "dirigentes" y supuestos salvadores que minan el bolsillo de los compañeros transportistas, abusando de la situación y la desesperación que sienten por tener una plaza de trabajo.

El Municipio Metropolitano de Quito conforme a lo dispuesto por la Constitución en su Art. 164, en concordancia con el COOTAD en su Art. 84, tiene plena competencia para regular y establecer los parámetros para el transporte comercial, y en uso de esas competencias en el año 2011 se dio la apertura a un nuevo proceso de regularización del transporte comercial de taxis, en las diversas modalidades. Lamentablemente, el referido proceso, al parecer, fue impulsado sin contar con estudios estadísticos y técnicos completos y precisos, que reflejen la verdadera oferta y demanda de taxis tanto en el sector urbano como en el rural, basados en un estudio de campo y fundamentado principalmente en la oferta y prestación que existe, en relación con la demanda del servicio y las necesidades de movilidad en



IVONE VON LIPKE CONCEJALA

determinados sectores. Siendo un parámetro que se debió y debería considerar, el manifestado en el Art. 199 del COOTAD, en lo referente al uso de la información estadística rural, en la cual se indica que la tasa de necesidades básicas insatisfechas se considerará en base al último censo de población, actualizándola con la tasa de crecimiento poblacional cantonal y la tasa de variación del índice de necesidades básicas insatisfechas; parámetro que evidentemente no fue considerado, ya que la demanda de taxis en los sectores rurales son superiores a la oferta, y es por eso la justificación y existencia de compañías informales que actualmente están prestando el servicio.

Por todo lo anterior, hay que considerar lo dispuesto en la Ordenanza 047 de 15 de abril del 2011, que dicta textualmente: *"Art...(21).- Base para la determinación del número de vehículos destinados al Servicio de Taxi.- 1. Le corresponde únicamente a la autoridad administrativa otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al servicio de taxi en el distrito metropolitano de QUITO, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público, y la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente."*, en tal sentido se puede colegir que la potestad y capacidad recae estrictamente en la voluntad social y política del máximo órgano ejecutivo de la Municipalidad, que es el Alcalde y su brazo ejecutor en el control del tránsito y transporte terrestre, siendo esta entidad la Agencia Metropolitana de Tránsito, que gozan de plena facultad y competencia para aquello. Pero, más allá del hecho de que el órgano ejecutivo respectivo de la Municipalidad está facultado para la determinación del número de unidades que deben prestar el servicio de taxis en las distintas modalidades, es también claro y evidente que la normativa vigente que contempla los plazos y procedimientos necesarios para cumplir lo anteriormente expuesto, impiden la realización de los nuevos estudios, la determinación real de las necesidades de movilidad de la ciudad de QUITO, y por ende la apertura de un nuevo proceso de regularización que ayude a cubrir las evidentes necesidades; y al estar la normativa anterior en franca contradicción con la realidad social y laboral de este grupo de trabajadores dedicados al taxismo, es de suma necesidad el estructurar nueva normativa que se adecúe a la situación social dominante y permita la realización de



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

procesos nuevos y expeditos que finalmente solucionen la problemática del taxismo y la movilidad en nuestra ciudad. Hay que recalcar nuevamente que los taxistas "informales", han tenido que salir a las calles a laborar con sus vehículos al margen de cualquier determinación técnica y legal, en vista de la demanda existente y creciente en la población, brindando a la comunidad el servicio de taxi convencional y ejecutivo; e incluso, la necesidad de movilidad y falta de transporte público en los sectores alejados y populares de la ciudad ha propiciado la creación de una nueva "modalidad" de transporte que es la de taxi ruta, en la que los choferes y sus vehículos se limitan a transportar gente y circular en determinados sectores de la ciudad en los que existe precario acceso al transporte público, constituyendo éste servicio un alivio a la movilidad humana de los sectores proletarios de la población quiteña, que no causa impacto en el tránsito de la ciudad, realidad que evidentemente debe ser considerada también en los estudios técnicos y la normativa que se estructure para el efecto. Es decir, si no existiera la demanda, no existiera la oferta, y obviamente no hubieran taxis "informales" circulando por cientos en las calles quiteñas.

Otro de los aspectos importantes a tener en cuenta, por el reajuste de las tarifas dadas para el servicio de taxi, es que la Agencia Metropolitana de Tránsito en coordinación con las Empresas proveedoras de los taxímetros han procedido a autorizar la recalibración de los mismos para que el nuevo pliego tarifario pueda ser cobrado por los transportistas; y producto de esta decisión los proveedores se han negado a efectuar ésta recalibración a los transportistas que no tienen sus permisos de operación y sus habilitaciones, lo cual ha ocasionado incidentes entre los proveedores y prestadores del servicio de taxis, y además dificultades más graves entre los taxistas "formales", taxistas "informales" y la ciudadanía, puesto que los taxistas "informales" continúan cobrando tarifas anteriores, más bajas, y por ende son de preferencia de los usuarios; situación que causa malestar en el grupo de los taxistas "formales" que cobran tarifas más altas. Además, existe un grupo de taxistas regularizados que no han recalibrado sus taxímetros e imponen valores arbitrarios, abusando de que la ciudadanía no puede determinar y cancelar de una manera adecuada y legal el valor a pagar, afectando su bolsillo y la economía familiar. Por esto, es necesario considerar también que, aunque la Ordenanza Metropolitana No. 0047 del



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

2011 contempla disposiciones expresas sobre el manejo de las tarifas y los pagos, así como de las facturas y comprobantes que se deben entregar a los usuarios, ninguno de los taxistas lo hace, y la Agencia Metropolitana de Tránsito no puede ejecutar un control estricto que asegure el cumplimiento de la norma, por concentrar todos sus esfuerzos estrictamente en el control del número de choferes y vehículos que prestan el servicio de taxi de manera no regular. La situación manifestada provoca enormes perjuicios en la economía social y familiar, ya que no existe un control adecuado de los montos de ingresos que produce el sector del taxismo, repercutiendo de forma directa en el pago y cumplimiento de las obligaciones tributarias, que todos debemos cumplir.

Por todo lo anteriormente manifestado, podemos concluir que en todos los casos son la ciudadanía quiteña y los usuarios los que salen perjudicados, y teniendo en cuenta que existiendo una demanda y una oferta de transporte en taxis, debemos precautelar el bienestar de la comunidad, debemos procurar el orden en la ciudad, y debemos brindar alternativas legales y técnicas para construir una solución definitiva al problema del taxismo "informal" en la ciudad de Quito, transformándolo en un servicio formal, legal y regular, susceptible de un efectivo control de la Autoridad competente, es verdaderamente necesario el estructurar y proponer normativa que dé el asidero legal suficiente para la ejecución de nuevos procesos, adecuados a la realidad; en tal sentido se presenta el siguiente proyecto normativo.

CONSIDERANDO:

Que, El Art. 11 de la Constitución de la República del Ecuador (en adelante "la Constitución") dispone que: *...El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios:...El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad...3. Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio o*



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

petición de parte...6. Todos los principios y los derechos son inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes y de igual jerarquía..."

Que, el Art. 33 de la Constitución dispone que: "...El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido y aceptado.";

Que, el artículo 264, numeral 6 de la Constitución establece que: "...Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que determine la ley:...6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.";

Que, el artículo 55 literal f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (en adelante "COOTAD"), contempla que: "...Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:...f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal;...";

Que, el artículo 85 literal q) del COOTAD dispone que: "...Son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano:...q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio;...";

Que, el artículo 85 del COOTAD dispone: "...Los gobiernos autónomos descentralizados de los distritos metropolitanos ejercerán las competencias que corresponden a los gobiernos cantonales y todas las que puedan ser asumidas de los gobiernos provinciales y regionales, sin perjuicio de las adicionales que se les asigne.";

Que, La disposición Transitoria Octava de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante "LOTTTSV"), norma que: "Los principios que actualmente ejerzan competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en virtud de procesos de



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

descentralización, continuarán ejerciéndolas, sujetándose a las disposiciones de la presente Ley.”;

Que, el art. 51 de la LOTTTSV contempla que los servicios de transporte terrestre se clasifican en: público, comercial y por cuenta propia; y, según lo previsto en el Art. 57 ibídem: *“Se denomina servicio de transporte comercial al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo...dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, carga liviana, mixto, turismo y los demás que se prevean en el Reglamento...”;*

Que, el artículo 46 del Reglamento a la LOTTTSV dispone que: *“...El servicio de transporte terrestre comercial consiste en trasladar a terceras personas y/o bienes, de un lugar a otro, dentro de las Jurisdicciones definidas por la autoridad competente. La prestación de este servicio estará a cargo de las compañías o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas para este fin.”;*

Que, el artículo 48, numeral 3 del Reglamento a la LOTTTSV establece que el transporte comercial de pasajeros podrá prestarse en el ámbito de operación cantonal y dentro de la jurisdicción definida por la autoridad competente.

Que, el Art. 50 del Reglamento a la LOTTTSV contempla que el servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros se clasifica en: (a) Transporte Urbano, (b) Transporte Intraprovincial; y, (c) Transporte Interprovincial. El Transporte Urbano incluye el servicio de Taxi, que, a su vez, puede ser Convencional o Ejecutivo. De conformidad con la misma norma, el servicio de Taxi Convencional consiste: *“...en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para el transporte de personas, con capacidad hasta cinco pasajeros incluido el conductor y controlado para su cobro por el taxímetro.”.* El Servicio de Taxi Ejecutivo consiste: *“...en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionados para prestar el servicio de viajes especiales, mediante la petición del servicio al centro de llamadas,*





IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

con autorización para la ocupación temporal de la vía pública, y controlado para su cobro por taxímetro.”;

Que, la Disposición General Primera de la LOTTTSV establece que: “El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de esta Ley, que establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional.”; y;

Que, la Ordenanza Metropolitana No. 0047 sancionada el 15 de abril del 2011, en su Art...(21) regula que: “...1.- *Le corresponde únicamente a la Autoridad Administrativa Otorgante determinar en un período no menor a cinco años el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxis en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente...2. El número máximo de vehículos destinados al Servicio de Taxi, como regla general, será el que se determine, mediante Resolución Administrativa, con base en las variables número de taxis-número de habitantes, cobertura del servicio de transporte público, características de las actividades socioeconómicas generales y particulares de zonas específicas, y cualquier otra que técnicamente se requiera. 3. La Autoridad Administrativa Otorgante deberá motivar su Resolución Administrativa en los estudios técnicos que hubiere ordenado.”.*

Que, considerando todos los principios y derechos fundamentales expuestos, como el derecho constitucional al trabajo y a una vida digna; siendo una realidad el hecho de que muchos choferes y sus vehículos se encuentran prestando el servicio de taxis convencionales y ejecutivos en la ciudad de Quito de una manera no regular, por existir la evidente demanda de la ciudadanía de aumento de la cobertura y el servicio de taxis; y, en vista de que la Municipalidad no cuenta con un estudio técnico estadístico, preciso y determinante de la oferta y la demanda del servicio de taxis convencionales y ejecutivos en la ciudad, un catastro definido, y por ende no se ejecuta un



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

control justo, equitativo y adecuado, que no afecte ni vulnere derechos sociales y naturales de la población.

En ejercicio de la atribución que le confieren los Arts. 57 , literal a); y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización; y el artículo 8 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito,

EXPIDE:

LA ORDENANZA METROPOLITANA DEROGATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0339, SANCIONADA EL 08 DE ENERO DEL 2013, Y REFORMATORIA DE LA ORDENANZA METROPOLITANA No. 0047 SANCIONADA EL 15 DE ABRIL DEL 2011, REFORMATORIA A LA ORDENANZA No. 247 SANCIONADA EL 11 DE ENERO DEL 2008, QUE ESTABLECE EL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

Art. 1.- Substitúyase el Art. ... (21) de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 de 15 de abril del 2011, por el siguiente:

"1. Le corresponde únicamente a la Agencia Metropolitana de Tránsito determinar el número de vehículos que podrían ser destinados al Servicio de Taxi en el Distrito Metropolitano de Quito, en cada una de las clases o subclases, en función de la necesidad y conveniencia del servicio público y, la necesidad de compatibilizar estas actuaciones con la seguridad de las personas, bienes y el ambiente.

2.- El número máximo de vehículos destinados al Servicio de Taxis, será el que se determine mediante Resolución Administrativa, con base en los estudios técnicos y sociales previos realizados por la Agencia Metropolitana de Tránsito, considerando las variables número de taxis-número de habitantes, cobertura del servicio de transporte público, características de las actividades socioeconómicas generales y particulares de zonas específicas, y cualquier otra que técnicamente se requiera.

De ser necesario se considerará en el informe respectivo la necesidad y posibilidad de creación de nuevas modalidades de prestación del servicio,



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

situación que será oportunamente resuelta en el Concejo Metropolitano de así ser requerida.

3.- La Agencia Metropolitana de Tránsito deberá motivar su Resolución Administrativa en los estudios técnicos que hubiere realizado."

Art.2.- Se substituye la Disposición Transitoria Primera de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 de 15 de abril del 2011, por el siguiente texto:

"Primera.- Una vez se tengan los resultados de los estudios respectivos, la Agencia Metropolitana de Tránsito procederá a presentar al Concejo Metropolitano, el detalle de los parámetros y requisitos técnicos y legales que deberán cumplir los aspirantes o postulantes a prestar el servicio de taxis en las modalidades convencional y ejecutivo.

El Concejo emitirá una resolución en la cual se contemplen plazos, así como la estructura y el reglamento respectivo que determine el nuevo proceso de regularización, considerando el detalle de los parámetros y requisitos técnicos y legales propuesto por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Se dará prioridad y preferencia a todos los postulantes y a las compañías que se encontraban en proceso de regularización en la ANT o tienen resoluciones o actuaciones administrativas favorables, cuando ésta ejercía las competencias respectivas; así como serán preferentes los postulantes y participantes en el proceso de regularización aperturado en el año 2011, que no resultaron favorecidos y no pudieron culminar el proceso.

En los informes técnicos, sociales y legales pertinentes, además, se evaluará la posibilidad del incremento de cupo en las compañías regulares del servicios de taxi, en las modalidades convencional y ejecutivo."

Art. 3.- Se substituye la Disposición Transitoria Segunda de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 de 15 de abril del 2011, por el siguiente texto:

"Segunda.- Régimen sancionatorio.-

1.- Mientras la Agencia Metropolitana de Tránsito efectúe los estudios técnicos y sociales que determinen el número de vehículos que deberían prestar el servicio de taxis en las modalidades convencional y ejecutivo, y mientras no se levante el catastro preciso de los choferes y vehículos que se



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

encuentran prestando el servicio de manera no regular, no se podrá sancionar pecuniariamente a quienes actualmente se encuentran en ejercicio de su trabajo, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos básicos de:

- a.- Ser Chofer Profesional con licencia tipo C.
- b.- Pertenecer a una Compañía o Cooperativa en proceso de regularización.
- c.- Prestar el servicio de taxi en las modalidades convencional o ejecutivo con un vehículo en óptimas condiciones, de no menos de cinco años de fabricación y que cuente con sus respectivas revisiones vehiculares al día.
- d.- Contar con el taxímetro calibrado conforme a las nuevas tarifas legales, y expedir el comprobante, recibo o factura respectiva al usuario conforme dispone la ley.

2.- Las y los administrados que presten el servicio de taxi sin cumplir con las condiciones mínimas constantes en la presente Ordenanza; y en los casos respectivos de Compañías regulares, los que no cuenten con las habilitaciones administrativas o técnicas, serán sancionados con una multa de dos salarios básicos unificados y la inhabilitación de participar en las Convocatorias Públicas relacionadas con el servicio de taxi.

3.- La suspensión, revocatoria, imposición de multas o declaratoria de terminación de las Habilitaciones Administrativas se sujetará a las causales previstas en la Ordenanza Metropolitana 247, publicada en el Registro oficial 295 de 14 de marzo del 2008, en todo aquello que no ha sido explícitamente regulado en la presente Ordenanza, del mismo modo, el régimen previsto en este numeral será aplicable a partir de la fecha de conclusión del respectivo proceso de regularización que se aperture, una vez realizados los respectivos estudios técnicos y sociales.

4.- En los procedimientos administrativos sancionatorios que hubieren iniciado antes de la vigencia de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a causa de la prestación de Servicio de Taxis sin las autorizaciones legales pertinentes, la autoridad competente dispondrá su archivo.



IVONE VON LIPPKE CONCEJALA

5.- Para efectos de la aplicación del Régimen Administrativo sancionador, cualquier persona natural o jurídica podrá presentar la denuncia sobre el cometimiento de una infracción que dé origen al correspondiente procedimiento administrativo.

Art. 4.- En toda la Ordenanza Metropolitana No. 0047 de 15 de abril del 2011, reemplácese la denominación "Autoridad Administrativa Otorgante", por "Agencia Metropolitana de Tránsito".

Art. 5.- Los proveedores de los taxímetros procederán a la recalibración respectiva, en los vehículos que actualmente se encuentren prestando el servicio de taxis en las distintas modalidades, para lo cual se solicitarán únicamente los requisitos contemplados en los literales a), b) y c) del Art.3 de la presente Ordenanza.

Art. 6.- Se deroga la Disposición Transitoria Tercera de la Ordenanza Metropolitana No. 0047 de 15 de abril del 2011.

Art. 7.- Se deroga la Ordenanza No. 0339 del 08 de abril del 2013.