

**AGENCIA METROPOLITANA DE CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO
METROPOLITANO DE QUITO**



**“CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA
ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA
LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS
ACTUALES”**

ENTREGABLE No. 2



MARZO 2017

INDICE DE CONTENIDOS

1.	ANTECEDENTES CONTRACTUALES	1
2.	INTRODUCCIÓN	2
3.	ANÁLISIS JURÍDICO	2
3.1.	COMPETENCIAS DE LOS GADS EN MATERIA DE TRÁNSITO Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR:.....	2
3.1.1.	Constitución de la República	2
3.1.2.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial 3	
3.1.3.	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización – COOTAD	4
3.1.4.	Resolución 006/Mayo 2012 del Consejo Nacional de Competencias	6
3.1.5.	Resolución 0006 – 2013 – Creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito	13
3.2.	REGULACIÓN SOBRE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR:.....	14
3.2.1.	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:	14
3.2.2.	Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial	16
3.2.3.	Decreto Ejecutivo N° 975 - 2016	20
3.2.4.	Resolución ANT-070-2015-ANT.....	20
3.2.5.	Resolución N° 095-DIR-2016-ANT.....	26
3.2.4.	Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:.....	27
3.2.5.	Acreditación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular: Norma INEN 17020 sobre Evaluación de la conformidad — Requisitos para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección.....	43
3.2.6.	Ley del Sistema de Calidad Ecuatoriano:	43
3.2.7.	Tarifario de Tasas – Resolución N° 109-DIR-2015-ANT	47



3.3.	PROCESO DE CONTRATACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHÍCULAR:	48
3.3.1.	Concesión:	48
3.3.1.1.	Constitución de la República:	49
3.3.1.2.	Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD:	49
3.3.1.3.	Código Orgánico de la Producción, Comercio de Inversiones:	50
3.3.1.4.	Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada:	51
4.	PROPUESTA DE ORDENANZA QUE PERMITE Y REGULA EL PROCESO DE CONCESIÓN DE LA RTV	53
5.	EVALUACIÓN OPERATIVA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LOS EQUIPOS DE LAS LÍNEAS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR.....	82
6.	CRITERIOS PARA LA EVOLUCIÓN DEL INSTRUCTIVO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR	82
7.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	85
7.1.	CONCLUSIONES	85
7.2.	RECOMENDACIONES	88
8.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	91
8.1.	BIBLIOGRAFÍA	91
8.2.	ACRÓNIMOS	91
9.	ANEXOS.....	93



ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1: GAD'S DEL MODELO DE GESTIÓN A	6
TABLA 2: REQUERIMIENTOS DE SUPERFICIE PARA LOS CRTV	24
TABLA 3: TASAS FIJADAS POR LA ANT PARA LA RTV.....	47
TABLA 4: ESTIMACIÓN DE VALORES LÍMITE DE EMISIONES PARA VEHÍCULOS CON MOTOR OTTO DE AÑO MODELO 2017 Y POSTERIORES	83
TABLA 5: ESTIMACIÓN DE VALORES LÍMITE DE CONVERGENCIA Y DIVERGENCIA PARA TODOS LOS VEHÍCULOS EXCEPTO MOTOCICLETAS	84

1. ANTECEDENTES CONTRACTUALES

El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito asumió dentro de sus competencias, la de Revisión Técnica Vehicular y Matriculación, desde inicios del año 2013.

En este sentido, el Distrito Metropolitano de Quito decidió contratar el desarrollo de la *“CONSULTORÍA A FIN DE DESARROLLAR LOS ESTUDIOS PARA LA ARMONIZACIÓN DEL SISTEMA DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR OBLIGATORIA DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO A LA NUEVA LEGISLACIÓN NACIONAL Y A LOS REQUERIMIENTOS TÉCNICOS ACTUALES”* con el objeto de contar con la base de información necesaria para la toma de decisión respecto de la orientación del sistema de Revisión Técnica Vehicular dentro de su jurisdicción, mismo que debe considerar como premisa fundamental, la integración de todos los procesos de registro vehicular, de modo que los usuarios no tengan que acudir a varias instancias para completar sus trámites.

El presente documento constituye el segundo producto de dicha consultoría y contiene la evaluación operativa de la situación actual de los equipos de las líneas de Revisión Técnica Vehicular, el proyecto de ordenanza de autorización del procedimiento especial de concesión incluyendo el reglamento de contratación, el marco jurídico que garantice la obligatoriedad y las sanciones en caso de incumplimiento por parte de propietarios y tenedores de vehículos motorizados terrestres, así como, recomendaciones para el nuevo instructivo de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito.

La propuesta tarifaria en base a las condiciones actuales del servicio de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito, fue incluido en el primer producto de la consultoría, dentro de la evaluación financiera dinámica del sistema de Revisión Técnica Vehicular, debido a que es un parámetro fundamental de dicho modelamiento y por ende, no podía ser fijada luego de desarrollar el mismo. Se sugiere evaluar el modelo financiero dinámico entregado a fin de analizar su impacto en los resultados del ejercicio anual y determinar legalmente el monto que se desee emplear.

2. INTRODUCCIÓN

El Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, expedido por la Asamblea Nacional del Ecuador en el año 2008, determina en el literal f de su artículo 55, que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales tienen como competencia exclusiva la planificación, regulación y control del tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal.

Posteriormente, la Resolución 003-CNC-2015 emitida por el Consejo Nacional de Competencias en el mes de abril del año 2012, estableció que al Distrito Metropolitano de Quito le correspondía al modelo de gestión "A", determinando de este modo que este ente está legalmente facultado para autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular, así como controlar su funcionamiento, dentro de su respectiva jurisdicción.

Sobre esta base, se han desarrollado los estudios requeridos para la implementación y puesta en operación del Sistema de Revisión Técnica Vehicular dentro de su jurisdicción, que incluirán los documentos precontractuales respecto a la modalidad escogida por el GAD para la articulación del proceso, es decir, la Asociatividad Público Privada mediante la concesión directa por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

3. ANÁLISIS JURÍDICO

3.1. COMPETENCIAS DE LOS GADS EN MATERIA DE TRÁNSITO Y REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales ejercen la competencia en materia de tránsito, a nivel de sus respectivas circunscripciones territoriales, con base a las siguientes disposiciones constitucionales, legales y normativas:

3.1.1. Constitución de la República

La Constitución de la República establece en su artículo 264 las competencias que corresponden a los gobiernos municipales, y entre

otras, determina que les corresponde asumir las relativas al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, conforme se indica:

Art. 264.- 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.**

(...)”

3.1.2. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La Ley de Tránsito determina en el capítulo IV, las competencias de los GADS Regionales, Municipales y Metropolitanos en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

“Art. 30.4.- Los **Gobiernos Autónomos Descentralizados** Regionales, Metropolitanos y **Municipales**, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, **tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción**, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar....”

En el artículo 30.5 se determinan las competencias que les corresponde asumir a los GADs, en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, entre las cuáles se encuentra la de implementación de centros de revisión técnica vehicular, de acuerdo como se señala:

“Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias:

j) **Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular**, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

3.1.3. Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización – COOTAD

4

Este cuerpo normativo determina que dentro de las competencias que corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, se encuentran, entre otras, las referentes a las de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y prescribe:

“Art. 55.- Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado municipal.- 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;**

(...)”

“Art. 129.- Ejercicio de la competencia de vialidad.- 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 central le corresponde las facultades de rectoría, normativa, planificación y ejecución del sistema vial conformado por las troncales nacionales y su señalización.

Al gobierno autónomo descentralizado regional le corresponde las facultades de planificar, construir regular, controlar y mantener el sistema vial de ámbito regional en concordancia con las políticas nacionales.

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**. En el caso de las cabeceras de las parroquias rurales, la ejecución de esta competencia se coordinará con los gobiernos parroquiales rurales.

Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado provincial la vialidad parroquial y vecinal, para el efecto se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa, a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria.

“Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los **gobiernos autónomos descentralizados municipales** les corresponde de forma exclusiva **planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal**.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los **gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público**, de conformidad con la ley, para lo cual podrán

delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

(...)"

6

3.1.4. Resolución 006/Mayo 2012 del Consejo Nacional de Competencias

Conforme a las disposiciones estipuladas en la Constitución de la República, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización – COOTAD, el Consejo Nacional de Competencias emitió la Resolución N° 006-2012 publicada en el Registro Oficial Suplemento 712 de 29 de mayo de 2012, a través de la cual resolvió transferir la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales del país

Mediante esta Resolución, se configuraron tres modelos de gestión diferenciados para el ejercicio de la competencia, en función de las necesidades de los cantones, la experiencia de los GADs y requisitos mínimos de sostenibilidad.

Los modelos de gestión se clasifican en A, B y C, dentro de los cuáles han sido asignados los GADs que corresponden a cada uno de ellos.

En el caso concreto del Municipio de Quito, éste pertenece al Modelo de Gestión A.

Art. 4.- Modelo de gestión A.- Corresponden a este modelo de gestión, los siguientes gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades:

Tabla 1: GAD'S DEL MODELO DE GESTIÓN A

Quito	Pichincha
Guayaquil	Guayas
Cuenca	Azuay
Loja	Loja
Ambato	Tungurahua
Manta	Manabí

Estos gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos, municipales y mancomunidades tendrán a su cargo la planificación, regulación y control del tránsito, transporte terrestre y la seguridad vial en los términos establecidos en la resolución

La Resolución establece competencias para el Gobierno Central, que se centran principalmente en la definición de la política pública, el establecimiento de lineamientos y directrices generales, la planificación y regulación nacional.

En cuanto a los GADs metropolitanos y municipales, determina las siguientes competencias:

*“**Art. 14.-** Facultades comunes a todos los modelos de gestión.- En los tres modelos de gestión establecidos en la presente resolución, corresponden a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales las facultades y atribuciones de **rectoría local, planificación local, regulación local, control local y gestión**, para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales, en los términos establecidos en esta resolución, bajo el principio de unidad nacional.”*

*“**Art. 15.-** Rectoría local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, **emitir***

políticas, lineamientos y directrices locales, para el adecuado ejercicio de sus facultades y atribuciones en los términos establecidos en la presente resolución.”

“**Art. 16.-** Planificación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, **formular un plan de administración del tránsito, un plan operativo de tránsito, un plan maestro de transporte terrestre y un plan maestro de seguridad vial;** los mismos que deberán estar articulados a la planificación nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial; así como definir un modelo de gestión para la prestación de los servicios públicos asociados a la competencia de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que la venían ejerciendo de acuerdo con el Art. 130 del COOTAD.”

“**Art. 17.-** Regulación local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, al amparo de la regulación nacional, emitir normativa técnica local para:

1. Regular el tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.
2. Definir el procedimiento para los operativos de control de tránsito.
3. Homologar la señalización vial, de acuerdo con los estándares nacionales.
4. Normar el uso del espacio público y vías.
5. Regular la semaforización y la señalética en su circunscripción territorial.
6. Jerarquizar las vías en su circunscripción territorial.
7. Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre en sus diferentes modalidades de servicio de acuerdo a la política tarifaria nacional emitida por el Ministerio rector.

8. Establecer estándares locales para la operación de transporte terrestre.

9. Aprobar y homologar medios y sistemas de transporte terrestre.

10. Emitir los informes previos y obligatorios para la constitución jurídica de las compañías y cooperativas en el ámbito de sus competencias, los que deberán ser registrados y auditados posteriormente por el Directorio de la Agencia Nacional de Tránsito.

11. Emitir, suscribir y renovar los contratos de operación de transporte público, urbano e intracantonal; permisos de operación comercial y especial; y autorizar la operación del servicio de transporte por cuenta propia, en el ámbito de su circunscripción territorial.”

“Art. 18.- Control local.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de control:

1. Controlar las actividades los servicios de transporte público, pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte público; comercial y colectivo o masivo; en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por la entidad rectora del sector.

2. Controlar el uso y ocupación de la vía pública, estacionamientos y paradas y de los corredores viales y áreas urbanas del cantón en el ámbito de sus competencias.

3. Controlar el cumplimiento de la planificación operativa del control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el marco de la normativa nacional.

4. Aplicar las multas a las operadoras de transporte por el incumplimiento de los respectivos contratos y permisos de operación, y autorizaciones de operación.



5. Auditar técnicamente el cumplimiento de normas y estándares de infraestructura vial, señalización y equipamiento cantonal.
6. Autorizar el funcionamiento de parques viales.”

“Art. 19.- Gestión.- En el marco de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, las siguientes actividades de gestión:

1. Administrar y alimentar los sistemas de información de transporte y seguridad vial.
2. Recaudar directamente los valores causados por multas e infracciones, en materia de transporte terrestre en el ámbito de sus competencias.
3. Administrar la infraestructura de transporte terrestre, tales como terminales terrestres y puertos secos, según los estándares de funcionamiento emitidos desde el ente rector.
4. Realizar en sus respectivas circunscripciones territoriales campañas regulares de prevención de accidentes, de difusión y promoción del SOAT, de concientización de hábitos riesgosos y uso de transporte público, entre otras.
5. Administrar los centros de monitoreo y equipos de rescate, de sus respectivas circunscripciones territoriales.
6. Ejecutar y administrar los planes de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.”

En cuanto a los GADs comprendidos en el modelo de gestión A, se establecen las siguientes facultades y atribuciones:

“Art. 20.- Facultades y atribuciones específicas del modelo de gestión A.- Además de las facultades y atribuciones comunes, los

gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales que, de acuerdo con la presente resolución, se encuentren comprendidos dentro del modelo de gestión A, tendrán las siguientes atribuciones:

1. Realizar operativos de control de tránsito regulares y especiales, y los operativos de control de emisión de gases en su circunscripción territorial.
2. **Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre.**
3. **Controlar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular.**
4. Seleccionar a los aspirantes para agentes de control de tránsito cantonales.
5. Capacitar en ordenanzas locales a los agentes de control de tránsito cantonales.
6. Realizar las citaciones por multas o infracciones a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
7. Recaudar los valores correspondientes a los derechos por el otorgamiento de matrículas, multas impuestas por delitos y contravenciones de tránsito, en el ámbito de sus competencias.
8. Construir, operar y mantener los centros de retención vehicular.
9. Realizar el proceso íntegro de matriculación vehicular y en tal virtud emitir en el ámbito de sus competencias, las matrículas previo el pago de las tasas e impuestos correspondientes y los requisitos previstos en el reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad vial.

10. Entregar el permiso anual de circulación.
11. Verificar la documentación de motor y chasis contra el físico.
12. Administrar y alimentar los sistemas de información de tránsito que incluye actualizar y corregir los registros de vehículos, títulos habilitantes en el marco de su circunscripción territorial.
13. Implementar medios o dispositivos tecnológicos que permitan registrar infracciones de tránsito.

Respecto a los recursos para el financiamiento de esta competencia, la Resolución determina varias fuentes de recursos, entre las cuáles se encuentra la tasa de revisión técnica vehicular:

“Art. 27.- Financiamiento del ejercicio de la competencia.- Para el ejercicio de las facultades y atribuciones, que correspondan, en los términos establecidos en la presente resolución, los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, contarán con los siguientes recursos:

1. Los que correspondan por la recaudación de valores por el otorgamiento de permisos, autorizaciones, suscripción de contratos de operación, multas y sanciones, en el marco de las facultades y atribuciones establecidas en la presente resolución y la ley.
2. El impuesto a los vehículos, en los términos establecidos en el artículo 538 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.
3. Los que correspondan a la distribución por la recaudación de la tasa de matriculación y sus multas asociadas, por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución.

4. **Los que correspondan por la recaudación de la tasa de revisión técnica vehicular y sus multas asociadas,** por los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales y por las entidades del Gobierno Central, en los términos establecidos en la presente resolución.”

Finalmente, es pertinente indicar que esta Resolución fue reformada por la Resolución N° 003-2015, emitida el 8 de abril de 2015.

3.1.5. Resolución 0006 – 2013 – Creación de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito

Con fecha 22 de abril de 2013, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, expidió la Resolución 006 mediante la cual creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano, considerando las disposiciones legales vigentes y a la transferencia de competencias en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial a los GAD’s.

Sobre la naturaleza jurídica y competencias asignadas a la AMT, se encuentran las siguientes disposiciones:

“Art. 1.- Naturaleza jurídica.- En la Estructura Orgánica Funcional del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito créese y agréguese la unidad de gestión estratégica desconcentrada denominada “Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito” o por sus siglas “AMT”, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional, adscrita a la Secretaria de Movilidad que ejerce las potestades y competencias previstas en esta Resolución.”

Disposición General Primera:

La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y que consten previstas en el ordenamiento jurídico metropolitano. Para el efecto, la Gerencia

General de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP) emitirá la Resolución de delegación de competencias que corresponda, la que estará en vigencia hasta la emisión de las ordenanzas metropolitanas sustitutivas de la Ordenanza Metropolitana N° 247 de 14 de marzo de 2008 y de las demás ordenanzas en las que se haya previsto que la EPMMOP ejerza el control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sin que en dicho proceso se paralicen o se vean afectadas las labores de control.

La Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito asumirá además las competencias, atribuciones y facultades que hubiesen sido asignadas a la Dirección Metropolitana de Control de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad. (...)

Respecto a este cambio en la delegación de las competencias, es pertinente señalar que mediante Resolución N° D 001 de que consta en el Acta de Sesión Ordinaria de 4 de febrero de 2012, el Directorio de la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas, EPMMOP resolvió transferir las competencias sobre el Control de Tránsito, Transporte y Planificación de la Movilidad a la Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito; y, posteriormente en la Sesión Extraordinaria de 7 de octubre de 2013, el Directorio mediante Resolución 002, autoriza al Gerente General de la EPMMOP la modificación de la Resolución en referencia para realizar el traspaso de las competencias establecidas en la Ordenanza 247 a la Agencia Metropolitana de Tránsito.

3.2. REGULACIÓN SOBRE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR:

Las disposiciones en aspectos técnicos sobre el proceso de revisión técnica vehicular se encuentran contempladas en los siguientes cuerpos normativos:

3.2.1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial:

En relación a la revisión técnica vehicular, la Ley, prevé las siguientes disposiciones:

“Art. 206.- La Comisión Nacional autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión y Control Técnico Vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.”

15

“Art. 207.- La Comisión Nacional adoptará las medidas necesarias para la homologación de materiales y dispositivos de tránsito y seguridad vial con el fin de homogeneizarlos y garantizar a los usuarios condiciones óptimas de operación, compatibilidad y cumplimiento de normas nacionales e internacionales, así como las mejores prestaciones en su funcionamiento. Esta actividad la realizará en laboratorios especializados, propios o de terceros.”

Por otra parte, es necesario indicar que, entre otras disposiciones previstas por este cuerpo normativo respecto de la revisión técnica vehicular, se encuentran las siguientes:

“Art. 29.- Son funciones y atribuciones del **Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial** las siguientes:

(...)

27. **Auditar el funcionamiento de los centros de revisión y control técnico vehicular**, los mismos que podrán ser concesionados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido la competencia;

(...)”

3.2.2. Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

En el Reglamento de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se establecen las siguientes disposiciones en relación a la revisión técnica vehicular:

16

“Art. 306.- Los propietarios de vehículos automotores están **obligados** a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los **centros de revisión y control vehicular**, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Agencia Nacional de Tránsito.”

“Art. 307.- La revisión técnica vehicular es el procedimiento con el cual, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los gobiernos autónomos descentralizados, **verifican las condiciones técnico mecánico, de seguridad, ambiental, de confort de los vehículos**, por sí mismos a través de los centros autorizados para el efecto.

Los aspectos que comprenden la revisión técnica vehicular, serán **regulados** por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, observando lo dispuesto en este Reglamento General.”

“Art. 308.- Los vehículos que prestan el servicio de **transporte particular, público, comercial y por cuenta propia**, están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular **una vez al año**.

Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a mil kilómetros (1.000 km.) y su año de fabricación consta igual o uno mayor o menor al año en curso, que cumplan con las disposiciones de seguridad automotriz vigentes para su comercialización; están exentos de la Revisión Técnica Vehicular durante tres periodos contados a partir de la fecha de su adquisición.”

“**Art. 309.-** El **certificado de revisión técnica vehicular** es uno de los **requisitos** determinados para el **otorgamiento de la matrícula** respectiva, y para operar dentro del servicio de transporte público y comercial.”

“**Art. 310.-** La revisión técnica vehicular tiene como **objetivos**:

1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basados en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplan con la normativa técnica que les afecta y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes que no supere los límites máximos establecidos en la normativa vigente INEN;
2. Reducir la falla mecánica;
3. Mejorar la seguridad vial;
4. Mejorar la capacidad de operación del vehículo;
5. Reducir las emisiones contaminantes; y,
6. Comprobar la idoneidad de uso.”

“**Art. 311.-** La Revisión Técnica Vehicular comprenderá las siguientes **pruebas**:

1. Alineación al paso;
2. Prueba de suspensión;
3. Prueba de frenado;
4. Verificación de luces;
5. Control de emisiones;
6. Inspección de ruido; y,
7. Revisión de desajustes y carrocería.”

“Art. 312.- La revisión técnica vehicular comprenderá los siguientes aspectos de revisión:

1. Verificación del número de chasis y motor.
2. Motor.- Verificación de fugas de aceite, ruidos extraños y características de los gases de escape.
3. Dirección.- Verificación de juego del volante, pines y bocines, terminales y barras de dirección.
4. Frenos.- Verificación de pedal y estacionamiento.
5. Suspensión.- Espirales, amortiguadores, resortes o paquetes, mesas.
6. Transmisión.- Verificación de fugas de aceite, engrane correcto de marchas
7. Eléctrico.- Funcionamiento de luces de iluminación y señalización, internas y externas del vehículo, limpiaparabrisas, bocina.
8. Neumáticos.- Verificación de la profundidad de cavidad de la banda de rodadura, mínimo 1,6 mm.
9. Tubo de escape.- Deberá estar provisto de silenciador y una sola salida sin fugas
10. Carrocería.- Verificación de recubrimiento interno y externo, pintura, vidrios de seguridad para uso automotor claros, asientos, asideros de sujeción, cinturones de seguridad, espejos retrovisores, plumas limpiaparabrisas, pitos.
11. Equipos de emergencia.
12. Taxímetro y otros equipos de seguridad.- Solo para taxis.”

“**Art. 313.-** Todos los aspectos mencionados dentro de artículo anterior, se sujetarán a las **normas técnicas INEN** y **reglamentos vigentes**, y otras que se enuncien o modifiquen conforme a las necesidades creadas para garantizar la seguridad y comodidad en el usuario.”

“**Art. 314.-** **Los centros de revisión y control vehicular** serán los encargados de **verificar** que los vehículos sometidos a revisión técnica, mecánica y de gases contaminantes, posean las **condiciones óptimas** que garanticen las vidas del conductor, ocupantes y terceros, así como su normal funcionamiento y circulación, de acuerdo a lo que establezca el reglamento que expida la Agencia Nacional de Tránsito y las normas técnicas INEN vigentes.”

Los vehículos que **no aprobaren** las pruebas correspondientes, podrán ser **prohibidos de circular** y retirados en caso de hacerlo sin haberlas aprobado, de conformidad con las normas que se establezcan para el efecto.

“**Art. 315.-** Los **centros de revisión autorizados** por la ANT y por los **GADs**, deberán disponer de las **características técnicas y administrativas** definidas por el **reglamento** emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, y estarán sujetas a una **fiscalización periódica** por parte del **Director Ejecutivo de la ANT**, o sus delegados, a fin de mantener el nivel de calidad del servicio.”

“**Art. 316.-** Los **centros de revisión autorizados** deberán mantener un **enlace informático con la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas y con los GADs**, a fin de contar con los datos obtenidos en las revisiones vehiculares; sistema que poseerá las **seguridades que eviten modificación de resultados**. La creación o cambio de parámetros del proceso será realizada bajo autorización de la Agencia Nacional de Tránsito.”

“Art. 317.- Los propietarios de los centros de revisión vehicular conferirán bajo su responsabilidad el certificado respectivo. En caso de falsedad serán sancionados de conformidad con la Ley y responderán por los daños y perjuicios que ocasionaren. Para ello la autoridad ejercerá su función de fiscalización y control, que garantizará la correcta operación de los centros.”

3.2.3. Decreto Ejecutivo N° 975 - 2016

Mediante Decreto Ejecutivo N° 975 publicado en el Registro Oficial N° 741 de 26 de abril de 2016, se reformaron varios artículos del Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. En concreto, respecto al tema de Revisión Técnica Vehicular, se reformó el artículo 308 que preveía para los vehículos de transporte particular, público, comercial la obligación de realizar dos revisiones técnicas en el año; modificando la obligación de presentarse solamente una vez por año.

*Art. 308.- Los vehículos que prestan el servicio de transporte particular, público, comercial y por cuenta propia, están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular **una vez al año**.*

Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a mil kilómetros (1.000 km.) y su año de fabricación consta igual o uno mayor o menor al año en curso, que cumplan con las disposiciones de seguridad automotriz vigentes para su comercialización; están exentos de la Revisión Técnica Vehicular durante tres periodos contados a partir de la fecha de su adquisición.

3.2.4. Resolución ANT-070-2015-ANT

El Reglamento relativo a los Procesos de la Revisión Técnica de Vehículos a Motor, emitido mediante Resolución de la Agencia Nacional de Tránsito N° 70 de 22 de octubre de 2015, establece las normas obligatorias a nivel

nacional relativas al proceso de Revisión Técnica Vehicular, organismos competentes, sus generalidades, componentes, aspectos técnicos, entre otras.

En lo concerniente a Organismos Competentes, el mencionado instrumento determina:

21

Art. 7.- La aplicación de este Reglamento estará a cargo de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales Metropolitanos y Mancomunidades que hayan asumido las competencias y los Centros de Revisión Técnica Vehicular debidamente autorizados, dentro del respectivo ámbito de su competencia.

La Agencia Nacional de Tránsito, supervisará y auditará el funcionamiento de los Centros de Revisión Técnica Vehicular a nivel nacional, de manera directa o por intermedio de la unidad creada para el efecto o mediante organismos especializados contratados para dicho fin.

Art. 8.- La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial autorizará el funcionamiento de Centros de Revisión Técnica Vehicular en todo el país y otorgará los permisos correspondientes, según la Ley y los reglamentos, siendo estos centros los únicos autorizados para efectuar las revisiones técnico mecánicas y de emisión de gases de los vehículos automotores, previo a su matriculación.

Los permisos otorgados a los Centros de Revisión Técnica Vehicular tendrán una **vigencia de cinco años** y podrán ser **renovados previa verificación y auditoría de la Agencia Nacional de Tránsito.**

Los **GADs** que asuman las competencias de conformidad a lo establecido por el Consejo de Competencias, **podrán autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular,** a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de

seguridad, la emisión de gases contaminantes y/o tóxicos y el ruido con origen en medios de transporte terrestre, de conformidad a la LOTTTSV, al presente reglamento y a la normativa que emita para el efecto la ANT.

Art. 9.- Los Centros de Revisión Técnica Vehicular podrán ser **delegados, concesionados**, contratados o autorizados por los GAD's, consorcios o mancomunidades de ellos que hayan asumido la competencia, dentro de los ámbitos de su jurisdicción y de las atribuciones que constan en este Reglamento, de conformidad con la Constitución de la República, la LOTTTSV su Reglamento, la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por Parte de la Iniciativa Privada, Código Orgánico de la Producción y más leyes, ordenanzas, convenios y estatutos que sean pertinentes.

22

En cuanto a los Centros de Revisión Técnica Vehicular y su implementación en los GAD's de modelo A, establece las siguientes disposiciones:

Art. 36.- Los Centros de Revisión Técnica Vehicular pertenecientes o delegados por los **GAD's**, consorcios o mancomunidades de ellos, para su funcionamiento requerirán de la autorización de la ANT **previo al cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.**

Art. 37.- Los Centros de Revisión Técnica Vehicular autorizados deberán **acreditarse** como **Organismos de Inspección**, en base a la norma **NTE INEN ISO/IEC 17020**, por parte del Servicio de Acreditación Ecuatoriano SAE, dentro del plazo de 2 años contados a partir del inicio de sus operaciones.

La Acreditación emitida por la SAE, será requisito indispensable para la renovación del centro de revisión técnico vehicular.

Art. 40.- Para las fases de revisión mecánica, de seguridad y de control de límites máximos permisibles, la entidad competente **podrá concesionar o contratar el funcionamiento, operación y administración de los Centros de Revisión Técnica Vehicular**, dentro de las modalidades previstas en el marco legal del país.

23

Art. 48.- Los GAD's competentes, consorcios o mancomunidades de ellos, cuando **superen los 15.000** vehículos matriculados por año dentro de su jurisdicción territorial, deberán implementar Centros de Revisión y Control Vehicular **fijos** en el número y tipo que se determine técnicamente mediante los estudios que deben realizar en forma previa.

Art. 51.- Las **tasas correspondientes a los procesos de Revisión Técnica Vehicular, serán fijadas por la Agencia Nacional de Tránsito**, teniendo en cuenta los costos operativos y una razonable tasa interna de retorno. En todos los casos estas tasas serán iguales en todo el territorio nacional y específico para las diversas clases de vehículos.

Art. 52.- Los GAD's competentes, consorcios o mancomunidades de ellos que cuenten con la debida competencia, **podrán modificar las tasas** en base a los estudios técnicos, de acuerdo con la variación del índice de Precios al Consumidor y con la periodicidad que éstas acuerden con las contrapartes en el contrato respectivo; así también, siempre que se garantice la debida gestión y mantenimiento en los servicios asociados a la base de datos nacional de la ANT.

Art. 49.- Los Centros de Revisión Técnica Vehicular fijos, deberán contar con un área de revisión cerrada y cubierta, con una zona de parqueo pavimentada para al menos 40 vehículos en espera.

La altura de ingreso y salida de la estación será superior o igual a 4.5 metros. El ancho mínimo de una línea de revisión será de 4.5 metros para vehículos pesados cuyo peso neto vehicular sea menor a 3500Jg y 4 metros para vehículos livianos cuyo peso neto sea menor a 3500 Kg. El largo mínimo de una línea de revisión debe ser 25 metros tanto para vehículos pesados como livianos.

Los GAD's, consorcios o mancomunidades de ellos, de acuerdo a su competencia determinarán la ubicación de los Centros de acuerdo al uso del suelo y al COOTAD.

24

Deberán contar con sistemas de orientación, iluminación, ventilación, acústico y aireación, a fin de permitir que las actividades de revisión vehicular se desarrollen en las mejores condiciones de ambientación. Deberán estar dotados de los servicios de energía eléctrica, agua potable, sistema contra incendios, teléfono y/o facsímil, sistema enlazado y en tiempo real con el ente de control y fiscalización de la ANT, vías pavimentada de ingreso y salida para los vehículos, áreas verdes, área para espera de los usuarios, con facilidades y visibilidad del área de revisión, baterías sanitarias, zona de inspectores y personal de planta, zona de recepción y entrega de documentos y guardianía. La superficie mínima que deben disponer se define en el cuadro de la siguiente manera:

Tabla 2: REQUERIMIENTOS DE SUPERFICIE PARA LOS CRTV

NÚMERO DE LÍNEAS	1	2	3	4	5
SUPERFICIE DE TERRENO (m2) mínimo	2000	3000	4000	5000	6000
SUPERFICIE DE NAVE DE REVISIÓN (m2) mínimo	112	212	312	412	512

SUPERFICIE DE LA ZONA DE SERVICIOS (m2) mínimo	80	100	120	140	160
--	----	-----	-----	-----	-----

Art. 59.- Las controversias que pudieren suscitarse en la prestación del servicio, sea ésta contratada, delegada o concesionada por la entidad competente, deberán resolverse de mutuo acuerdo entre éstos. De no ser posible lo anterior, se deberá acudir al proceso de **Mediación o Arbitraje**, según se haya pactado en la cláusula compromisoria que deberá constar en el contrato correspondiente.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.- En el plazo de 6 meses contados a partir de la expedición del presente Reglamento, se deberá completar y poner en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular de todos los GAD competentes que fueron certificados hasta el mes de marzo de 2015; y en el plazo de 12 meses se deberá completar y poner en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular de todos los GAD's que se certificaran a partir del mes de abril de 2015, tiempo en el cual, la prohibición de matriculación a la que hace referencia el Art. 13 de este Reglamento no tendrá validez.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.- Durante los **dos primeros años** de funcionamiento, los Centros de Revisión Técnica Vehicular podrán brindar el servicio sin encontrarse acreditados bajo la norma INEN/ISO 17025. Durante este período deberán obtener la acreditación respectiva de acuerdo a la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

Dentro del plazo establecido en el inciso anterior, **los Centros de Revisión Técnica Vehicular de Quito, Cuenca y Guayaquil** deberán obtener la autorización de la Agencia Nacional de Tránsito. Hecho

esto, deberán realizar su posterior acreditación, a la que se refiere la disposición anterior.

3.2.5. Resolución N° 095-DIR-2016-ANT

Con fecha 27 de octubre de 2016, la Agencia Nacional de Tránsito emitió la Resolución en referencia, mediante la cual reformó la Resolución N° ANT-070-2015-ANT y derogó la Disposición Transitoria Segunda contenida en esta última, anotada en líneas anteriores, que se refería a los plazos de 6 y 12 meses para la implementación de los Centros de Revisión Vehicular de acuerdo a los meses en los que los GAD's se certificaron. Con la reforma, se modifica el plazo, a 12 meses para que los GAD's implementen y pongan en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular, contado a partir de la fecha de vigencia y expedición de esta Resolución, dicho plazo vence el 27 de octubre de 2017.

26

Art. 1.- Déjese sin efecto la Segunda Disposición Transitoria de la Resolución 070-DIR-2015-ANT de 22 de octubre de 2016, "Reglamento Relativo a los Procesos de la Revisión de Vehículos a Motor".

Art. 2.- En el plazo de **12 meses** contados a partir de la vigencia de la presente Resolución, los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Mancomunidades competentes para efectuar el Proceso de Revisión Técnica Vehicular deberán implementar y poner en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular.

Por otra parte, en su artículo 3 señala que las medidas dispuestas en el artículo 49 de la Resolución N° ANT-070-2015-ANT no son aplicables para los Centros de Revisión Técnica Vehicular de los GAD's y Mancomunidades que fueron instalados antes de la vigencia de dicha Resolución; es decir estas condiciones no son aplicables para los Centros de Revisión Vehicular implementados antes del 22 de octubre de 2015.

Adicionalmente, las disposiciones transitorias anotadas a continuación, son relevantes para el caso del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, por cuanto deberá tener en consideración que en caso de que los GAD's de los cantones colindantes no lograren implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular, los propietarios de vehículos, a fin de cumplir con el procesos de matriculación, optarán por realizar el proceso de revisión técnica vehicular en los Centros que ya se encuentran implementados en Quito, razón por la cual, será necesario considerar realizar las acciones correspondientes para satisfacer esta demanda.

PRIMERA.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales, Metropolitanos y Mancomunidades en un plazo **de 3 meses** contados a partir de la vigencia de la presente Resolución deberán **presentar a la ANT, el proyecto de implementación** de los Centros de Revisión Técnica Vehicular, con el fin de verificar el cumplimiento del cronograma propuesto.

SEGUNDA.- En caso de no poderse cumplir con la implementación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular (CRTV) en el plazo establecido en el Art. 2 de la presente Resolución, **los propietarios de los vehículos deberán acudir a los CRTV domiciliados en la jurisdicción de la provincia o cantón colindante** a fin de cumplir con el Proceso de Revisión Técnica Vehicular, sin que necesariamente esto implique que se deba realizar el procedimiento completo de matriculación vehicular en dicho Centro.

3.2.4. Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito:

Es cuerpo normativo establece en su Título V sobre Prevención y Control del medio Ambiente, el Capítulo III sobre Contaminación Vehicular y establece las siguientes disposiciones respecto de la Revisión Técnica Vehicular:

Art. II.373.1.- AMBITO DE APLICACION Y LOS PRINCIPIOS.- El presente capítulo establece las normas relativas a la Revisión Técnica Vehicular, que es el conjunto de procedimientos técnicos normalizados, utilizados para determinar la aptitud de circulación de vehículos motorizados terrestres y unidades de carga, que circulen dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

A la Revisión Técnica Vehicular, previa a la matriculación, y obligatoria para la circulación en el Distrito, se hallan sujetos los vehículos a motor, y es de observancia obligatoria para todas las personas que sean propietarias o tenedoras de dicha clase de vehículos, con las solas excepciones que este capítulo contempla y la misma comprenderá:

- a) Revisión legal;
- b) Revisión mecánica y de seguridad;
- c) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y,
- d) Revisión de idoneidad, en los casos específicos que se determinen.

Art. II.373.2.- Para proceder a la matriculación vehicular, de la que se habla en el Título VI del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, será obligatorio el sometimiento, de manera previa y completa, a las normas y procedimientos de la Revisión Técnica Vehicular.

Art. II.373.3.- Los objetivos fundamentales de estos preceptos son los de comprobar la legalidad de la propiedad o tenencia, el buen funcionamiento, el nivel de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido, y la idoneidad cuando esta fuere del caso, para de esta forma garantizar la vida humana, propender a un

ambiente sano y saludable, proteger la propiedad, y minimizar las fallas mecánicas de los vehículos.

Art. II.373.7.- Al mismo tiempo, el proceso de Revisión Técnica Vehicular deberá estar guiado por el principio de simplicidad; es decir, dentro de los centros de revisión y control vehicular, debe iniciarse, desarrollarse y concluirse todo el proceso de Revisión Técnica Vehicular, en el menor tiempo posible y con atención de óptima calidad.

29

Art. II.375.- Sin perjuicio de lo previsto en los artículos 109 y 110 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, la Revisión Técnica Vehicular comprenderá:

- a) Examen de la legalidad de la documentación que acredite la propiedad o tenencia del vehículo, el mismo que se realizará conforme a la ley;
- b) Revisión mecánica y de seguridad;
- c) Comprobación de la emisión de gases contaminantes o de opacidad y ruido, dentro de los límites máximos permisibles en la forma que este mismo capítulo establece; y,
- d) Revisión de la idoneidad de ciertos vehículos.

Art. II.375.1.- Por norma general, los vehículos deberán ser sometidos al proceso de revisión técnica una vez al año, conforme se indica más adelante.

No obstante, los vehículos de uso intensivo de carga y los que prestan servicio público (interprovincial, interparroquial, urbano, institucional público, institucional privado, escolar, alquiler y taxi) deberán ser revisados en todos los aspectos mencionados en el artículo anterior, dos veces al año, con una periodicidad de seis meses entre una y otra.

Para los casos de los vehículos que por sus dimensiones no puedan acceder físicamente a los centros, los operadores de dichos centros deberán definir la forma de efectuar el proceso de Revisión Técnica Vehicular, sin que haya razón alguna para no hacerlo. Solo cuando hubieren superado el proceso o los procesos previos de revisión técnica, según el caso, los vehículos podrán ser legalmente matriculados cuando les corresponda.

NOTA ACLARATORIA: Si bien esta disposición del Código Municipal respecto de las dos revisiones por año para vehículos de transporte público y comercial no ha sido derogada, es necesario señalar que por la disposición contenida en el Decreto Ejecutivo N° 975 de 26 de abril de 2016, se encuentra tácitamente reformada; concluyéndose que todos los vehículos tienen la obligación de realizar una sola revisión técnica vehicular en el año.

Art. II.375.3.- *Los períodos en los cuales los vehículos deban ser sometidos a la Revisión Técnica Vehicular no estarán sujetos a ningún cambio y por ello no podrán ser desatendidos ni por los centros de revisión y control vehicular ni por los usuarios, y se entenderán conforme se los establece, sin que para ello influyan las demoras que se ocasionen por factores como la necesidad de más de una revisión técnica, los atrasos imputables a los propietarios o tenedores o cualquier otro motivo.*

Art. II.375.4.- *Los vehículos cuya propiedad o tenencia no pudieren ser comprobadas conforme a derecho, no proseguirán con el proceso de revisión técnica.*

Art. II.375.5.- *Los vehículos que tengan pagos pendientes, relativos a infracciones, servicios o tasas, no podrán ser revisados, sino hasta que los hayan satisfecho.*

Art. II.375.6.- Los vehículos que no fueren aprobados en los procedimientos para verificar su estado mecánico y de seguridad; el nivel de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles, deberán ser reparados conforme a los daños o deficiencias detectados y sólo luego de ello, podrán ser revisados por segunda ocasión, exclusivamente en la parte o partes que hubieren sido objeto de rechazo, dentro de treinta días calendario, sin costo adicional alguno.

31

De no aprobar este segundo examen, podrán ser revisados por tercera vez, en cualquier centro y dentro de los treinta días calendario siguientes, previo el pago del cincuenta por ciento de la tarifa vigente para la primera revisión. Solo será revisado aquello que hubiera sido rechazado y que se hallare pendiente de aprobación.

Si la tercera revisión no fuere aprobada, el vehículo podrá ser revisado hasta por cuarta ocasión, la cual deberá suceder dentro de los treinta días posteriores a la tercera. En este caso, se le volverá a practicar una revisión técnica completa, no solamente en aquellas partes en que hubiera sido rechazado, sino en forma total, previo el pago del cincuenta por ciento de la tarifa vigente para la primera revisión. Sin embargo, desde el año 2005, para esta cuarta revisión, el pago será del ciento por ciento de la tarifa vigente para la primera revisión. Podrá efectuarse este examen en cualquier centro.

Las revisiones segunda y sucesivas se contabilizarán dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular; es decir, aquellas efectuadas dentro del mismo período, no serán acumulativas para el siguiente.

Art. II.375.7.- Los vehículos nuevos, es decir aquellos cuyo recorrido es menor a mil kilómetros (1.000 km) y su año de fabricación consta igual o uno mayor o menor al año que decurra, al ser adquiridos deberán ser sometidos a una Revisión Técnica Vehicular dentro de los treinta días calendario siguientes al de su compra y si la aprueban quedarán exentos de volverlo a hacer en el período

siguiente de revisión. Sin embargo, esto no implica exoneración de ninguna clase en la revisión de la legalidad de su propiedad o tenencia, la cual es obligatoria antes de la matrícula en todos los casos.

Se incluye en esta definición tanto a los vehículos livianos como a los pesados.

32

Art. II.375.8.- En el caso de los vehículos con remolque, las plataformas o los volquetes, deberá procederse de la siguiente forma: Los cabezales serán sometidos íntegramente al proceso de Revisión Técnica Vehicular, mientras que su remolque o remolques, deberán ser revisados en lo relativo a los sistemas de luces e iluminación, frenos y llantas. La revisión técnica del cabezal y él o los remolques podrá realizarse conjunta o separadamente.

El costo total de la Revisión Técnica Vehicular deberá incluir tanto el de la revisión del cabezal o tractocamión como del remolque.

Art. II.375.9.- En caso de que un vehículo fuere rechazado en la revisión mecánica y de seguridad, en el control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles, o en su idoneidad cuando esta fuere del caso, el Centro de Revisión y Control Vehicular deberá emitir un documento con las razones del rechazo, sin otro cargo ni sanción que no sea la obligación de volver a someter al vehículo a la revisión técnica en los términos que constan anteriormente descritos.

Art. II.375.10.- Los certificados de revisión vehicular y los documentos de rechazo en este proceso, deberán estar firmados por un ingeniero con especialidad automotriz o similar, quien lo hará a nombre y representación del correspondiente Centro de Revisión y Control Vehicular.

PARAGRAFO II

DE LA REVISION DE LA LEGALIDAD DE LA PROPIEDAD O TENENCIA

Art. II.375.12.- La legalidad de la propiedad o tenencia de un vehículo deberá ser comprobada de acuerdo a la ley, es decir con la matrícula, la sentencia judicial o el acta de remate público o privado correspondiente.

33

Art. II.375.13.- El control referido en el artículo anterior consistirá en las siguientes actividades:

- a) Revisión de la documentación original que acredite la última matrícula del vehículo, a través de la "especie matrícula";
- b) Revisión de la cédula de identidad o ciudadanía o el registro único de contribuyentes, según sea el caso;
- c) Cuando hubiere existido traspaso de propiedad, la revisión y verificación de cualquier otro documento que, de acuerdo a la ley, demuestre la legalidad de la propiedad o tenencia del vehículo, es decir, el contrato de compraventa debidamente legalizado o el documento certificado que acredite el traspaso del vehículo a cualquier título, como sentencia judicial o acta de remate público o privado correspondientes;
- d) Cuando se trate de vehículos nuevos, revisión de los documentos relacionados al certificado de producción nacional o el documento único de importación, según se trate de vehículos producidos en el país o en el extranjero. Además, deberá revisarse la factura comercial;
- e) Cuando se trate de vehículos pertenecientes a instituciones del Estado, se deberá revisar también el oficio de la institución a la que pertenezca el vehículo, solicitando la matrícula; y,
- f) Cuando se trate de vehículos de servicio público, se deberá revisar también el certificado de exoneración de impuestos

otorgado por la Dirección Nacional de Tributación Aduanera, para los vehículos importados con este beneficio.

Para estos efectos, la autoridad competente verificará la información de la que trata el artículo 94 del Reglamento General de Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, es decir: los nombres y apellidos completos del propietario, su profesión, domicilio, número de teléfono y número de cédula de ciudadanía, el número de serie del motor y del chasis del vehículo, modelo, año del modelo, año de fabricación, marca, color, tipo de servicio, cilindraje y capacidad de asientos o arrastre de carga por ejes.

Art. II.375.14.- La fase de la revisión de la legalidad de la posesión o tenencia, al igual que las restantes, tendrá lugar en los centros de revisión y control vehicular; para ello, la autoridad competente dispondrá de recursos necesarios, con el propósito de contar en tales centros con el personal, la información y más requerimientos necesarios. Con estos propósitos, los propietarios u operadores de los centros serán los encargados de brindar a la autoridad las instalaciones y espacios debidamente adecuados para el desempeño de estas tareas.

PARAGRAFO III

DE LA REVISION MECANICA Y DE SEGURIDAD

Art. II.375.15.- La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos tiene por objeto verificar el correcto funcionamiento de sus mecanismos y sistemas, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica y de seguridad de los vehículos se llevará a cabo de conformidad con el Reglamento de aplicación de este capítulo, que para el efecto expedirá la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE, además de los

requerimientos establecidos en el artículo 110 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres, trata del sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, carrocería, sistema de luces, bocina y limpiaparabrisas, llantas, caja de cambios y dual, tubo de escape, equipo de emergencia, taxímetros y cinturón de seguridad.

Art. II.375.16.- La revisión mecánica y de seguridad se deberá realizar siguiendo además los criterios técnicos descritos en el Manual de Procedimientos de Revisión Mecánica y de Seguridad, que para el efecto se dictará.

Art. II.375.17.- De manera similar a la descrita en el artículo anterior se procederá para el establecimiento de los límites, umbrales y defectos en la revisión mecánica y de seguridad.

PARAGRAFO IV

DEL CONTROL DE LA CONTAMINACION DENTRO DE LOS LIMITES MAXIMOS PERMISIBLES

Art. II.375.18.- El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido de los vehículos tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles y que de esta manera se pongan en vigencia las garantías constituciones y legales relativas particularmente al derecho de las personas a vivir en un ambiente sano.

Art. II.375.19.- Se hallan también incorporadas las normas del Capítulo I "De los Gases de Combustión" y del Capítulo II "De la Prevención y Control del Ruido" del Título XII "Del Control de la

Contaminación Ambiental y del Ruido" del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

PARAGRAFO V

DE LOS METODOS DE CONTROL DE LA EMISION DE GASES CONTAMINANTES

36

Art. II.375.20.- El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad se realizará conforme a la normativa que para el efecto ha sido dictada por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN); para ello se declaran expresamente incorporadas a este capítulo:

a) La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:99 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diesel Mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000, en su última versión; y,

b) La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:99 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o "Ralenti". Prueba Estática", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000, en su última versión.

Art. II.375.21.- Los límites permitidos para las emisiones provenientes de vehículos a gasolina son los que constan en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 204:98 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Límites permitidos de Emisiones Producidas por Fuentes Móviles Terrestres de Gasolina", publicada en el Registro Oficial No. 100 de 4 de enero de 1999, con las modificaciones que la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE

estime necesarias hasta que la situación del parque automotor del Distrito Metropolitano de Quito permita su total aplicación.

Art. II.375.22.- Los límites permitidos para las emisiones provenientes de vehículos a diesel son los que constan en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2207:98 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores, Límites Permitidos de Emisiones Producidas por Fuentes Móviles Terrestres de Diesel", publicada en el Registro Oficial No. 100 de 4 de enero de 1999 .

37

Art. II.375.23.- El combustible diesel que se comercialice en el Distrito Metropolitano de Quito para uso automotor deberá sujetarse en forma estricta a los requerimientos de calidad detallados en la tabla siguiente:

Art. II.375.24.- Se prohíbe, por tanto, en el Distrito Metropolitano de Quito, el expendio de diesel para uso automotor que no cumpla con las características contenidas en la tabla precedente.

PARAGRAFO VI

DEL CONTROL DE RUIDO

Art. II.376.- Se hallan incorporadas a este CAPITULO las normas contenidas en el CAPITULO II "De la Prevención y Control del Ruido" del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres.

Se deberá también observar lo preceptuado en el Capítulo II para la Prevención y Control de la Contaminación por Ruido, de la presente ordenanza, sustitutiva del Título V, Libro Segundo del Código Municipal.

PARAGRAFO VII
DE LA IDONEIDAD

Art. II.376.1.- Los vehículos serán sometidos a una revisión de idoneidad, la misma que se circunscribirá al examen de una serie de elementos y características propias del servicio o la actividad que desempeñen.

Para esto, la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE en conjunto con la EMSAT definirá las partes y características a revisarse y las especificaciones que estas deban presentar.

Art. II.376.2.- Para efectos de la revisión de idoneidad, se tendrá en cuenta lo establecido en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2205 "Vehículos automotores. Bus urbano", publicada en el Registro Oficial número 100 de 4 de enero de 1999, la cual también se adopta en este capítulo.

SECCION IV

DE LOS CENTROS DE REVISION Y CONTROL VEHICULAR

Art. II.377.- Los centros de revisión y control vehicular son las unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar la revisión técnica vehicular obligatoria y emitir los documentos que le están facultados por este capítulo, es decir sobre la aprobación o el rechazo de los vehículos en la revisión técnica vehicular.

Art. II.377.1.- Para las fases de revisión mecánica y de seguridad, y de control de límites máximos permisibles, la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE podrá contratar el funcionamiento, operación y administración de los centros de revisión y control vehicular, dentro de las modalidades previstas en el marco legal del país.

Art. II.377.2.- En caso de que los centros de revisión y control vehicular fueren contratados, según lo previsto en el artículo anterior, estos deberán someterse, en el contrato correspondiente, a lo dispuesto en este capítulo, y dar fiel cumplimiento a las exigencias y estipulaciones que el instrumento contractual contemple; y deberán contratar a su costo, los seguros en el número y características ordenadas por la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE.

Art. II.377.3.- Los centros de revisión, y control vehicular no podrán ser utilizados para ningún otro fin o actividad que no sean los previstos en este capítulo.

Art. II.377.4.- Los centros de revisión y control vehicular no podrán ejercer ningún tipo de actividad que obligue o condicione en forma ilegal a los usuarios para acudir a ellos.

Art. II.377.5.- Todo lo relativo a la operación, funcionamiento, mantenimiento y los demás aspectos concernientes a los centros de revisión y control vehicular, deberá quedar definido en el contrato correspondiente.

Art. II.377.6.- Los centros de revisión conforme a la ley, estarán prohibidos de hacer refacciones, vender partes y piezas de

vehículos, y prestar cualquier otro servicio extraño a la revisión técnica vehicular.

Art. II.377.7.- Toda persona natural o jurídica que no esté a cargo de un centro de revisión y control vehicular, y que sea concesionaria, fabricante o ensambladora de vehículos o que preste servicios mecánicos, de venta de repuestos, de grúas, de venta o alquiler de vehículos o cualquier otro similar, está expresamente prohibida de llevar a cabo el proceso de revisión técnica vehicular; si así lo hiciere será sancionada de acuerdo a la ley.

Art. II.377.8.- Los centros de revisión y control vehicular podrán realizar revisiones voluntarias, siempre que sean a un precio menor a la tarifa oficial, el cual será fijado por los contratistas, si fuere el caso, y que no se obstaculice el desempeño de sus labores normales. Dicho precio menor, deberá también contemplar el pago de tributos y tasas, al igual que la tarifa oficial.

Art. II.377.9.- Los centros de revisión y control vehicular serán responsables de dejar constancia escrita de las condiciones en que los vehículos ingresan a sus dependencias con detalle de sus bienes y accesorios y de responder por cualquier reclamo de los usuarios derivado de este concepto.

Art. II.377.10.- Una vez que el vehículo hubiere cumplido todas las fases de la revisión vehicular que ha sido descrita anteriormente, el correspondiente Centro de Revisión Vehicular será el encargado de colocar en el vidrio o parabrisas delantero un autoadhesivo de color verde, el mismo que deberá permanecer inviolado hasta la siguiente revisión del vehículo.

Art. II.377.11.- Solamente por causas de fuerza mayor o caso fortuito debidamente justificadas ante la Corporación para el Mejoramiento del Aire de Quito, CORPAIRE por parte del dueño o tenedor del vehículo, dicha Corporación será la única facultada para disponer la emisión y colocación del duplicado de los adhesivos antes mencionados. El dueño o tenedor dispondrá de un plazo de cinco días para hacer conocer a la corporación la ocurrencia del evento.

SECCION V

DE LAS TARIFAS

Art. II.377.13.- Los centros de revisión y control vehicular estarán obligados a acatar las tarifas fijadas y no podrán modificarlas unilateralmente en ningún caso.

SECCION VII

DE LAS EXCEPCIONES

Art. II.377.15.- Quedan exentos de la observancia obligatoria de la revisión técnica vehicular de la que trata este capítulo, de manera taxativa, los siguientes vehículos:

- a) Los de propiedad de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional;
- b) Los vehículos terrestres de guerra de propiedad de las Fuerzas Armadas;
- c) Los de tracción animal, tal como los entiende el Glosario de Términos constante en el Art. II.259 del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres;

d) Los que se hallen matriculados en otro país y estén de paso en el Ecuador, conforme a la ley;

e) Los preparados para carreras u otras competencias deportivas, siempre y cuando se encuentren participando en las mismas o en procesos inherentes a estas. No obstante, estos vehículos deberán cumplir con el proceso de revisión técnica vehicular para poder circular en actividades distintas a las descritas; y,

f) La maquinaria agrícola impulsada por motor.

42

Art. II.377.16.- Están sujetos a un régimen de revisión especial los vehículos considerados como "clásicos", es decir aquellos que internacionalmente se entienden como tales al tener por lo menos treinta y cinco años de haber sido fabricados; por ser una rareza dada la cantidad de unidades producidas; por su diseño especial; por sus innovaciones tecnológicas; y por no tener modificaciones en el chasis, en el motor ni en ninguna otra parte medular de su estructura de manera tal que lo altere notablemente.

Estos vehículos tendrán consideraciones especiales que constarán en el reglamento respectivo.

Son vehículos de competencia aquellos cuyo motor y habitáculo hubieren sido modificados respecto de sus características originales, con el propósito de ser utilizados en competencias automovilísticas.

Estos vehículos tendrán consideraciones especiales que constarán en el reglamento respectivo.

Adicionalmente, establece disposiciones respecto del Organismo Competente que han perdido vigencia; y, hace referencia a disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y su Reglamento de Aplicación que ya fueron derogadas; razón por la cual, únicamente es procedente considerar aquellas normas que se refieren a los aspectos técnicos de este procedimiento.

También se debe destacar el hecho de que este cuerpo jurídico en vigencia, hace referencia a instituciones que ya no existen, tales como CORPAIRE y EMSAT.

3.2.5. Acreditación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular: Norma INEN 17020 sobre Evaluación de la conformidad — Requisitos para el funcionamiento de diferentes tipos de organismos que realizan la inspección

43

Esta Norma Internacional contiene los requisitos para la competencia de los organismos que realizan inspecciones y para la imparcialidad y coherencia de sus actividades de inspección. Se aplica a los organismos de inspección de los tipos A, B o C, como se define en esta Norma Internacional, y a todas las etapas de inspección.

3.2.6. Ley del Sistema de Calidad Ecuatoriano:

Respecto de la acreditación de los Centros de Revisión Técnica Vehicular ante el Organismo de Acreditación Ecuatoriano, la Ley del Sistema de Calidad Ecuatoriano establece:

Art. 20.- *Constitúyese el Organismo de Acreditación Ecuatoriano - OAE, órgano oficial en materia de acreditación y como una entidad técnica de Derecho Público, adscrito al Ministerio de Industrias y Productividad, con personería jurídica, patrimonio y fondos propios, con autonomía administrativa, económica, financiera y operativa; con sede en Quito y competencia a nivel nacional; podrá establecer oficinas dentro y fuera del territorio nacional; y, se regirá conforme a los lineamientos y prácticas internacionales reconocidas y por lo dispuesto en la presente Ley y su reglamento.*

Art. 21.- *Al Organismo de Acreditación Ecuatoriano - OAE, le corresponde: (entre otras)*

a) Acreditar, en concordancia con los lineamientos internacionales, la competencia técnica de los organismos que operan en materia de evaluación de la conformidad;

e) Supervisar a las entidades acreditadas y determinar las condiciones técnicas bajo las cuales pueden ofrecer sus servicios a terceros;

44

Art. 26.- Los **organismos de evaluación de la conformidad** de observancia obligatoria que operen en el país, **deberán estar acreditados ante el Organismo de Acreditación Ecuatoriano - OAE** o ser designados por el Ministerio de Industrias y Productividad, según corresponda, y en concordancia con los lineamientos internacionales sobre acreditación.

El OAE reconocerá como válidas aquellas acreditaciones otorgadas a organismos que operen en el país, siempre y cuando existan y estén vigentes acuerdos o convenios de reconocimiento mutuo, bilaterales o multilaterales, entre el OAE y los organismos de acreditación de otros países que hayan extendido dichas acreditaciones.

Art. 27.- Las entidades de evaluación de la conformidad acreditadas deberán:

a) Mantener o contratar, en el territorio nacional, laboratorios de ensayo acreditados o designados, para ejecutar las pruebas o ensayos requeridos para la certificación de productos o servicios, salvo los casos en que medie acuerdo de reconocimiento mutuo;

b) Mantener en una página web de libre acceso y sin costo para el usuario, toda la información actualizada sobre las emisiones, ampliaciones, revocatorias o suspensiones de los certificados de conformidad extendidos a sus usuarios;

c) Suspender o revocar los certificados de la conformidad emitidos cuando se concluya que el producto o servicio no cumple con los

reglamentos técnicos vigentes y comunicar inmediatamente de este particular al OAE;

d) Proporcionar al público, sin costo alguno, permanente información sobre las características, costos y tiempos de los procesos de certificación y mantener un registro actualizado, con la documentación de respaldo de los certificados emitidos; y,

e) Notificar al OAE, en el transcurso de los tres días hábiles siguientes, la emisión de un certificado, la suspensión o revocatoria del mismo.

45

Art. 29.- La reglamentación técnica comprende la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos necesarios para precautelar los objetivos relacionados con la seguridad, la salud de la vida humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente y la protección del consumidor contra prácticas engañosas.

La elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos, a través de las entidades de los gobiernos central, provincial y municipal, en el ámbito de sus respectivas competencias, no tendrá por objeto crear obstáculos innecesarios al comercio y deberán observar los procedimientos establecidos en los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por el país, así como los (sic) procedimientos que dicte el Ministerio de Industrias y Productividad. Se excluye la utilización de las normas técnicas internacionales cuando su aplicación, a criterio del Ministerio de Industrias y Productividad, no guarde relación con los intereses nacionales.

La seguridad debe ser preservada en ámbitos tales como la operación y utilización segura de maquinaria y equipos; operaciones de construcción, seguridad biológica, mecánica, térmica, eléctrica, ecológica, electromagnética, industrial, contra radiaciones ionizantes y no ionizantes, contra explosiones, contra incendios, entre otros.

Art. 32.- La evaluación de la conformidad, se regirá por los siguientes principios:

a) La independencia y ausencia de conflictos de intereses de los organismos o personas que intervengan en la certificación, auditorías, consultoría, capacitación, asesoría y en la evaluación de la conformidad, respecto de los productores, vendedores y compradores de productos y de los proveedores de servicios;

b) La uniformidad de las reglas de acreditación, así como de las reglas y métodos de investigación, inspección, ensayo y medición cuando se ejecuten evaluaciones obligatorias de la conformidad, independientemente del tipo o de la particularidad de las transacciones;

c) La prohibición de restringir la competencia a través de los procedimientos de acreditación o de certificación;

d) La prohibición de combinar las funciones de acreditación y certificación en la misma persona o entre personas vinculadas, entendiéndose por tales a la matriz respecto de la sucursal; a todas aquellas en las que una persona posea el 50% o más del capital social de la otra; a las que ejerzan la dirección o la administración de la empresa o en la que tienen injerencia directa en las decisiones; y,

e) La prohibición de que el financiamiento de las actividades de supervisión y control provengan de parte interesada.

Art. 33.- La certificación de la conformidad tiene, entre otros, los siguientes objetivos:

a) Certificar que un producto o servicio, un proceso o método de producción, de almacenamiento, operación o utilización de un producto o servicio, cumple con los requisitos de un reglamento técnico;

b) Facilitar el acceso de los productos ecuatorianos a los mercados internacionales a través de acuerdos o convenios de reconocimiento mutuo;

c) Evitar la aplicación de los requerimientos de evaluación obligatoria de la conformidad a los productos o servicios que no están afectados por los reglamentos técnicos;

d) Permitir que los certificados puedan exhibir marcas de conformidad o sellos de calidad, de acuerdo con las reglas y procedimientos aplicables a la certificación; y,

e) Prohibir que productos o servicios sean marcados o etiquetados con logos, sellos de calidad o marcas de conformidad, si no se ha demostrado que cumplen con los requisitos establecidos en los reglamentos técnicos.

3.2.7. Tarifario de Tasas – Resolución N° 109-DIR-2015-ANT

La Agencia Nacional de Tránsito, mediante la resolución en referencia, emitida el 28 de diciembre de 2015, estableció el tarifario para el año 2016, el mismo que sigue vigente hasta la presente fecha.

En cuanto a la Revisión Técnica Vehicular, se establece las siguientes tasas:

Tabla 3: TASAS FIJADAS POR LA ANT PARA LA RTV

ITEM	PRODUCTOS Y SERVICIOS – TASAS GENERALES	VALOR USD
13.01.08.10	Revisión Técnica Vehicular - Livianos	25,58
13.01.08.11	Revisión Técnica Vehicular – Taxis/ Busetas/ Furgonetas/ Camionetas	18,19
13.01.08.12	Revisión Técnica Vehicular - Pesados	41,81

13.01.08.13	Revisión Técnica Vehicular - Buses	35,17
13.01.08.14	Revisión Técnica Vehicular – Motocicletas y Plataformas	15,86
13.01.11.03	Sticker Revisión Vehicular	5,00
17.04.99.01	Recargo Anual por No Cancelación de Valores de Matricula	25,00
17.04.99.02	Recargo por Retaso en el Proceso Completo de Matriculación Vehicular dentro de la Calendarización -Particulares	25,00

Además, el segundo inciso del artículo 2, señala: “Los Gobiernos Autónomos Descentralizados que hayan asumido su competencia, en el ejercicio de las facultades encomendadas por la Ley, garantizarán el cobro efectivo de los rubros contenidos en el presente tarifario, pudiendo modificar los mismos siempre que se garantice la debida gestión y mantenimiento en los servicios asociados a la base de datos nacional de la Agencia Nacional de Tránsito. Para lo cual, deberán justificar la variación de la tarifa”.

3.3. PROCESO DE CONTRATACIÓN PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHÍCULAR:

El marco legal vigente establece los siguientes procedimientos a través de los cuáles se puede delegar la prestación del servicio de Revisión Técnica Vehicular a la iniciativa privada.

3.3.1. Concesión:

Para la modalidad de concesión, encontramos el respaldo legal, en las siguientes disposiciones normativas:

3.3.1.1. Constitución de la República:

Art. 316.- El Estado podrá **delegar** la participación en los sectores estratégicos y **servicios públicos** a empresas mixtas en las cuales tenga mayoría accionaria. La delegación se sujetará al interés nacional y respetará los plazos y límites fijados en la ley para cada sector estratégico.

El Estado podrá, de forma excepcional, **delegar a la iniciativa privada** y a la economía popular y solidaria, el ejercicio de estas actividades, en los casos que establezca la ley.

3.3.1.2. Código Orgánico de Organización Territorial, COOTAD:

Art. 283.- Delegación a la economía social y solidaria y a la iniciativa privada.- La delegación a la economía social y solidaria se realizará para promover la naturaleza social y solidaria del sistema económico nacional. Se requerirá que se justifique que la organización o el emprendimiento económico corresponde a este sector de la economía y que se establezcan con claridad los mecanismos de solidaridad o redistribución correspondientes.

Sólo de manera excepcional los gobiernos autónomos descentralizados regionales, provinciales, metropolitanos y municipales, **podrán delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada**. Esta delegación se realizará mediante acto normativo del órgano competente cuando el gobierno autónomo descentralizado respectivo no se encuentre en capacidad técnica y económica de gestionar directamente un servicio público o en caso de calamidad pública o desastre natural.

La falta de capacidad técnica o económica para la gestión directa de un servicio público será debidamente justificada por la autoridad ejecutiva, ante el respectivo órgano legislativo local y la ciudadanía, en las condiciones establecidas en la Constitución, la Ley y de acuerdo con las regulaciones del órgano competente de la administración pública o Gobierno Central que tenga atribución legal en materia de competencias. La selección correspondiente deberá

realizarse mediante concurso público con excepción de la delegación de las competencias de riego, agua potable y alcantarillado a organizaciones comunitarias.

Art. 284.- Control. Sin perjuicio de la fiscalización que le corresponde al legislativo del respectivo nivel de gobierno y de los mecanismos de control ejercidos por los organismos competentes que determinan la Constitución y las leyes, **los ejecutivos de los gobiernos autónomos descentralizados** ejercerán control de las obras que se ejecuten directamente, por contrato, por **delegación**, por gestión compartida o por cogestión; así como, de los **servicios públicos** prestados a través empresas públicas, mixtas, de economía popular y solidaria o privadas, a fin de garantizar que éstos se **presten bajo los principios de obligatoriedad, generalidad, uniformidad, eficiencia, oportunidad, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, regularidad, continuidad y calidad establecidos en la Constitución de la República.**

Además, los gobiernos autónomos descentralizados están obligados a facilitar y a promover mecanismos de control social.

3.3.1.3. Código Orgánico de la Producción, Comercio de Inversiones:

Art. 100.- Excepcionalidad.- En forma excepcional debidamente decretada por el Presidente de la República cuando sea necesario y adecuado para satisfacer el interés público, colectivo o general, **cuando no se tenga la capacidad técnica o económica** o cuando la demanda del servicio no pueda ser cubierta por empresas públicas o mixtas, el Estado o sus instituciones **podrán delegar a la iniciativa privada** o a la economía popular y solidaria, la gestión de los sectores estratégicos y la provisión de los **servicios públicos** de electricidad, vialidad, infraestructuras portuarias o aeroportuarias, ferroviarias y otros.

Se garantizará lo dispuesto en la Constitución y se precautelarará que los precios y tarifas por los servicios sean equitativos y que su control y regulación sean establecidos por la institucionalidad estatal.

La modalidad de delegación podrá ser la de **concesión**, asociación, alianza estratégica, u otras formas contractuales de acuerdo a la ley, observando, para la selección del delegatario, los procedimientos de concurso público que determine el reglamento, salvo cuando se trate de empresas de propiedad estatal de los países que formen parte de la comunidad internacional, en cuyo caso la delegación podrá hacerse de forma directa.

3.3.1.4. Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada:

Art. 41.- DELEGACION.- El Estado podrá **delegar** a empresas mixtas o **privadas** la prestación de los **servicios públicos** de agua potable, riego, saneamiento, fuerza eléctrica, telecomunicaciones, vialidad, facilidades portuarias, aeroportuarias y ferroviarias, servicio postal u otras de naturaleza similar. La participación de las empresas mixtas o privadas se hará mediante **concesión**, asociación, capitalización, traspaso de la propiedad accionaria o cualquier otra forma contractual "o administrativa" de acuerdo con la ley. El Estado cumplirá con su obligación de atender la educación y la salud pública de los ecuatorianos conforme los mandatos de la Constitución y sin perjuicio de la actividad que, en dichas áreas, cumpla el sector privado.

La exploración y explotación de los recursos naturales no renovables cuya propiedad inalienable e imprescriptible pertenece al Estado, podrá hacerse a través de empresas públicas, mixtas o privadas.

Art. 43.- MODALIDADES.- Los procesos a que se refiere el artículo que antecede, se llevarán a cabo por medio de una o más de las siguientes modalidades:

- a) Aporte total o parcial al capital de sociedades por acciones;
- b) Arrendamiento mercantil "o negocios fiduciarios";

c) Concesión de uso, de servicio público o de obra pública, licencia, permiso u otras figuras jurídicas reconocidas por el derecho administrativo;

ch) Venta;

d) Transformación, fusión, escisión y liquidación de empresas estatales o mixtas; y,

e) Cualquier otra modalidad que mediante Decreto determine el Ejecutivo y que este amparada por la Ley ecuatoriana.

52

Art. 44.- ATRIBUCIONES DEL ESTADO.- Las modalidades contempladas en el **literal c)** del mismo artículo anterior, dentro de los gobiernos central (sic) y seccional, podrán aplicarse, para la contratación de estudios, diseños, construcciones, mantenimiento y explotación de obras públicas. Dichas modalidades deberán aplicarse y de ser necesario en combinación con las otras modalidades previstas en este artículo, para la explotación de recursos naturales no sujeta a leyes especiales y para la prestación **de servicios públicos.**

Los derechos y obligaciones entre las partes, establecidas en el artículo anterior, serán determinados en el Reglamento de la presente Ley, así como en los respectivos contratos.

Art. 46.- CONTRATOS.- Los contratos de delegación contendrán las cláusulas necesarias para asegurar que los servicios públicos a prestarse atiendan los intereses de los usuarios y la preservación del ambiente. En ningún caso, el Estado garantizará la rentabilidad del negocio ni establecerá tratamientos tributarios especiales o diferentes a los que rijan al momento de la celebración del contrato. Las condiciones contractuales acordadas entre las partes no podrán modificarse unilateralmente durante la vigencia del contrato por leyes ni otras disposiciones de carácter general que se expidieren con posterioridad a su celebración.

"Todo contrato de delegación incluirá, necesariamente, **una cláusula de arbitraje** para la solución de controversias".

Art. 57.- CONTROL.- Los procesos de modernización del Estado previstos en esta Ley, serán controlados en la respectiva esfera de sus actividades, por los organismos señalados en el título X de la Constitución.

No serán aplicables las disposiciones contenidas en la Ley de Contratación Pública, la Ley de Consultoría, ni el artículo 43 de la Ley de Presupuestos del Sector Público. Para efectos de control deberán aplicarse las disposiciones de esta Ley y especialmente los artículos 45, 46, 55, 56 y 57, debiendo en el Reglamento, obligatoriamente normarse los respectivos procedimientos.

53

4. PROPUESTA DE ORDENANZA QUE PERMITE Y REGULA EL PROCESO DE CONCESIÓN DE LA RTV

El texto del cuerpo regulatorio propuesto es el siguiente:

N° xxxx - 2017

ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU CONCESIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA

EL CONCEJO METROPOLITANO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 226 de la Constitución de la República, determina que las instituciones del Estado, sus organismos, dependencias, las servidoras o servidores públicos y las personas que actúen en virtud de una potestad estatal ejercerán solamente las competencias y facultades que les sean atribuidas en la Constitución y la ley. Tendrán el deber de coordinar acciones para el cumplimiento de sus fines y hacer efectivo el goce y ejercicio de los derechos reconocidos en la Constitución;

Que, el artículo 227 de la Constitución de la República, establece que la administración pública constituye un servicio a la colectividad que

se rige por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, desconcentración, descentralización, coordinación, participación, planificación, transparencia y evaluación.;

Que, los artículos 238 y 240 de la Constitución de la República, reconocen a los gobiernos autónomos descentralizados, la autonomía política, administrativa y financiera, y que ejercen facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales;

Que, el numeral 5 del artículo 264 de la Constitución de la República en concordancia con artículos 55 letra e) y 186 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, determina que los gobiernos autónomos descentralizados municipales tienen competencia para crear, modificar, exonerar o suprimir tasas y tarifas por el establecimiento o ampliación de los servicios públicos de su responsabilidad;

Que, el numeral 6 del artículo 264 de la Constitución de la República y el artículo 55 letra f) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización COOTAD, asignan competencias exclusivas a los gobiernos autónomos descentralizados municipales para planificar regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal;

Que, el artículo 394 de la Constitución de la República determina que el Estado garantizará la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, sin privilegios de ninguna naturaleza. La promoción del transporte público masivo y la adopción de una política de tarifas diferenciadas de transporte serán prioritarias. El Estado regulará el transporte terrestre, aéreo y acuático y las actividades aeroportuarias y portuarias;

Que, el artículo 283, inciso segundo del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, faculta a los gobiernos autónomos descentralizados de manera excepcional, a delegar la prestación de servicios públicos de su competencia a la iniciativa privada, mediante acto normativo del órgano competente, cuando el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito respectivo no cuente con capacidad

técnica y económica de gestionar directamente un servicio público, y que dicha falta de capacidad deberá ser debidamente justificada por la autoridad ejecutiva del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito ante el órgano legislativo correspondiente; además, determina que la selección deberá realizarse mediante concurso público;

Que, el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio de Inversiones dispone que la modalidad de delegación procesos podrá ser la concesión, asociación, alianza estratégica u otras formas contractuales de acuerdo a la Ley, observando para la selección del delegatario, determina que los procesos de desmonopolización, privatización y delegación se llevarán a cabo mediante varias modalidades, entre ellas, la de concesión de servicio público u obra pública;

Que, los artículos 20, numeral 11 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece que el Directorio de dicha Agencia, tiene la atribución de establecer y fijar las tasas para la prestación de servicios públicos en materia de transporte terrestre, según análisis técnicos de los costos reales de la operación.

Que, el artículo 30.5 letra j) de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece como competencia de los gobiernos autónomos descentralizados municipales, la de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

Que, el Capítulo III del Título V del Código Municipal para el Distrito Metropolitano de Quito, regula el procedimiento de revisión técnica vehicular que se deben observar en los centros de revisión técnica vehicular que operen en el Distrito.

Que, el artículo 43 de la Ley de Modernización del Estado, Prestación de Servicios Públicos y Delegación a la Iniciativa Privada, determina que los procesos de desmonopolización, privatización y

delegación se llevarán a cabo mediante varias modalidades, entre ellas, la de concesión de servicio público u obra pública;

Que, el artículo 57, segundo inciso de la Ley indicada anteriormente, para efectos de los procesos de modernización del Estado, determina que no serán aplicables las disposiciones de la Ley de Contratación Pública (ahora Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública), por lo que se vuelve necesario aplicar los procedimientos previstos en el Reglamento General a la Ley de Modernización del Estado, correspondiendo al Concejo Metropolitano del Distrito Metropolitano de Quito, como órgano legislativo local, aprobar el modelo de gestión para la delegación de los servicios que en esta Ordenanza se regulan;

56

Que, el Título IV del Libro IV del Reglamento General para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece las disposiciones aplicables al proceso de revisión técnica vehicular, de carácter general que deben ser observadas por los GAD's en el ejercicio de su competencia en esta materia.

Que, el Consejo Nacional de Competencias, mediante Resolución No. 006-CNC-2012 de fecha 26 de abril de 2012, transfirió la competencia para planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte terrestre y la seguridad vial, a favor de los gobiernos autónomos descentralizados municipales del país, progresivamente, en los términos de dicha Resolución; y de acuerdo al artículo 4 de este cuerpo normativo se estableció que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito pertenece al modelo de Gestión A;

Que, de acuerdo al artículo 14 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones comunes a todos los modelos de gestión las de rectoría local, planificación local, regulación local, control local y de gestión para mejorar la movilidad en sus respectivas circunscripciones territoriales;

Que, mediante Resolución N° 003-CNC-2014 de 22 de septiembre de 2014, el Consejo Nacional de Competencias resolvió ratificar la competencia de planificar, regular y controlar el tránsito y

transporte público dentro del territorio cantonal a favor de los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos y municipales, que fue transferida de manera obligatoria y definitiva mediante la Resolución N° 006-CNC-2012

Que, de acuerdo al artículo 20 numerales 2 y 3 de la Resolución No. 006-CNC-2012, son facultades y atribuciones específicas de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que se encuentran comprendidos dentro del modelo de Gestión A, las de autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre; así como la de controlar el funcionamiento de estos centros;

Que, el artículo 8 inciso tercero de la Resolución No. 70-DIR-2015-ANT de 11 de diciembre de 2015, emitida por el Directorio de la Agencia Nacional de Transito determina que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales que asumen las competencias otorgadas por el Consejo Nacional de Competencias en materia de tránsito, podrán autorizar, concesionar o implementar los Centros de Revisión Técnica Vehicular; y, en su artículo 9 determina que los centros de revisión técnica vehicular podrán ser delegados, concesionados, contratados o autorizados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales en base a la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y su Reglamento, la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y demás leyes que sean pertinentes;

Que, la Resolución N° 095-DIR-2016-ANT emitida el 27 de octubre de 2016, establece el plazo de doce meses a partir de la fecha de su expedición, para que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Municipales y Mancomunidades competentes para efectuar el Proceso de Revisión Técnica Vehicular implementen y pongan en funcionamiento los Centros de Revisión Técnica Vehicular;

Que, la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitió las Certificaciones de Ejecución de Competencias a favor del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial mediante Resolución N° 001-DE-ANT-2013 de fecha 7 de enero de 2013, para matriculación de vehículos a partir de enero de 2013; Resolución N° 040-DE-ANT-2013 de 22 de julio de 2013 para el Control Operativo a partir del 2 de agosto de 2013; y, Resolución N° 051-DE-ANT-2012 de 27 de septiembre de 2012 para Títulos Habilitantes

58

Que, mediante Resolución 0006-2013 de 22 de abril de 2013, expedida por el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, se creó la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, que ejerce las potestades de controlar el transporte terrestre comercial, cuenta propia y particular, así como, el tránsito y la seguridad vial del Distrito y demás facultades contempladas en la referida resolución.

Que, el Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, mediante oficio No. xxxxxxxx de fecha xx de xxxxxxxx de 2017, pone en conocimiento del Concejo Metropolitano que, con base en el informe presentado por la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito, existe falta de capacidad técnica y económica del Municipio, debidamente justificada, para implementar el servicio de revisión técnica vehicular; razón por la cual, plantea que la prestación de este servicio público se realice a través de la modalidad de concesión conforme lo determinado en la normativa nacional aplicable, siendo necesario iniciar el proceso de selección para la contratación de un operador con experiencia y solvencia financiera en la prestación de este servicio.

En ejercicio de la facultad normativa prevista en los artículos 240 de la Constitución y 57 letra a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE:

LA ORDENANZA QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU CONCESIÓN A LA INICIATIVA PRIVADA

TÍTULO PRIMERO PRINCIPIOS GENERALES

Art. 1.- Objeto.- La presente Ordenanza tiene por objeto regular la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular y establecer las disposiciones para la ejecución de este procedimiento en el Distrito Metropolitano de Quito, a través del cual, la autoridad metropolitana competente, verifica las condiciones técnico mecánicas de seguridad, ambiental y confort de los vehículos a motor y unidades de carga, a través de los centros de revisión técnica vehicular autorizados.

La presente Ordenanza tiene también por objetivo autorizar y establecer las condiciones para la prestación del servicio público a través de la modalidad de concesión a la iniciativa privada

El servicio regulado por esta Ordenanza, goza de las presunciones de constitucionalidad, legitimidad y ejecutoriedad.

Art. 2.- Ámbito de aplicación.- El ámbito de aplicación de la presente Ordenanza es la circunscripción territorial del Distrito Metropolitano Quito, por tanto rige para todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de unidades de transporte terrestre, públicas o privadas, matriculadas o que circulen habitualmente en esta jurisdicción.

Art. 3.- Conceptos básicos.- Para efectos de la presente Ordenanza, se establecen los siguientes conceptos:

- a) Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Distrito Metropolitano de Quito: Es la unidad de gestión estratégica desconcentrada, dotada de plena autonomía administrativa, financiera y funcional adscrita a la Secretaria de Movilidad que ejerce las potestades y competencias de controlar el transporte terrestre particular, comercial y por cuenta propia, el tránsito y la seguridad vial asignadas al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, conforme a las disposiciones constitucionales, legales y

administrativas; y, de acuerdo con la planificación y gestión institucionales definidas por la Secretaría de Movilidad, aprobadas por la máxima autoridad del Municipio. La Agencia actúa a través de los órganos que la conforman y tiene las prerrogativas de las que goza el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en materia de control de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Metropolitana de Tránsito o por sus siglas AMT.

60

- b) Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Es el ente encargado de la regulación, planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, en el ámbito de sus competencias, con sujeción a las políticas emanadas del Ministerio del Sector; así como del control del tránsito en las vías de la red estatal, troncales nacionales, en coordinación con los GADS.

Para efectos de la presente Ordenanza, se la denominará simplemente como Agencia Nacional de Tránsito o por sus siglas ANT.

- c) Autoridad concedente: Es la institución de la administración pública que ejerce la competencia en determinada materia y que delega a un prestador privado la prestación de los servicios públicos relacionados con aquella.
- d) Centros de Revisión Técnica Vehicular: Son unidades técnicas diseñadas, construidas, equipadas y autorizadas para realizar el proceso de revisión técnica vehicular obligatoria y emitir los documentos correspondientes en la materia; los cuales operan en el Distrito Metropolitano de Quito, base a la autorización concedida por la Agencia Metropolitana de Tránsito y demás Organismos competentes.

Para efectos de la presente Ordenanza, se los denominará por las siglas CRTV.

- e) Concesión: Es el modelo de gestión por el cual se delega a la iniciativa privada la prestación de un servicio público, teniendo el concesionario

la obligación de prestar el servicio a su cuenta y riesgo; percibiendo por su labor la retribución correspondiente, que puede consistir en el precio pagado por los usuarios o las subvenciones otorgadas por el Estado, o ambas cosas a la vez.

- f) Concesionario: Es la persona natural o jurídica del sector privado a quien la Administración Pública delega la prestación de un servicio público a cambio de una retribución, con base en un contrato de concesión, en el cual se señalan las condiciones para su ejecución.
- g) Defecto Vehicular: Es un desperfecto, daño, inoperatividad, o ausencia de piezas o funcionalidades del vehículo, que constituye incumplimiento de las normas técnicas de revisión técnica vehicular y que se sanciona de conformidad con la presente Ordenanza y con las normas aplicables expedidas por las autoridades competentes en materia de tránsito.
- h) Normas Técnicas de Revisión Técnica Vehicular: Son las normas que emite la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el Instituto Ecuatoriano de Normalización; y normas de gestión de calidad ISO pertinentes sobre aspectos técnicos en materia de revisión técnica vehicular. La norma ISO será exigible siempre que la Ordenanza y los Pliegos de Licitación así lo establezcan.
- i) Operador: Es la persona natural o jurídica, que en base a un contrato de concesión tiene a su cargo la administración y operación de un Centro de Revisión Técnica Vehicular.
- j) Pliego Tarifario de Tasas: Es el listado de las tasas que, por la prestación de los servicios públicos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, recauda la autoridad metropolitana competente, con base al pliego tarifario emitido por la Agencia Nacional de Tránsito y actualizado anualmente, por la autoridad metropolitana competente.
- j) Revisión Técnica Vehicular: Mecanismo de verificación mediante un conjunto de procedimientos técnicos normalizados, con la finalidad de determinar que los vehículos motorizados terrestres que transitan dentro del Distrito Metropolitano de Quito, cumplan las normativas

técnicas y mecánicas, así como condiciones mínimas de seguridad, calidad y protección ambiental. Comprende los procedimientos de revisión mecánica y de seguridad; control de emisión de gases contaminantes y ruido dentro de los límites máximos permisibles; y, revisión de especificaciones requeridas para el servicio público, comercial, cuenta propia y particular.

Para efectos de la presente Ordenanza, se denominará a este proceso por las siglas RTV.

62

Art. 4.- Organismo Responsable.- La planificación, regulación, gestión y control del servicio público que determina esta Ordenanza, estará a cargo de la Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad metropolitana que cumpla sus funciones, la cual será responsable de cumplir y hacer cumplir las normas previstas en esta Ordenanza y de ejecutar todas las atribuciones que le competen.

TÍTULO SEGUNDO REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR Y MATRICULACIÓN

Capítulo I Conceptos básicos

Art. 5.- Carácter Obligatorio de la RTV.- La revisión técnica vehicular en un Centro de Revisión Técnica Vehicular autorizado, será de cumplimiento obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas que sean propietarias o tenedoras de unidades de transporte terrestre, públicas o privadas.

En el Distrito Metropolitano de Quito, no podrán circular vehículos a motor o unidades de carga que no hubieren cumplido con el procedimiento de revisión técnica vehicular en el año correspondiente, sea en un CRTV de esta jurisdicción o de cualquiera a nivel nacional.

Art. 6.- Normas Técnicas Aplicables al proceso de Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular se efectuará sujetándose a las normas de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre,

Tránsito y Seguridad Vial, su Reglamento General de Aplicación; las normas técnicas que expida la Agencia Nacional de Tránsito; las Ordenanzas Municipales del Distrito Metropolitano de Quito sobre la materia; los reglamentos e instructivos técnicos que expida la Agencia Metropolitana de Tránsito u otra autoridad administrativa competente; y, las normas que sobre la materia expida el Servicio Ecuatoriano de Normalización INEN y que la Agencia Metropolitana de Tránsito, considere de aplicación necesaria.

Capítulo II

Elementos de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 7.- Elementos de la Revisión Técnica Vehicular.- El proceso de revisión técnica vehicular comprenderá:

- a) Verificación de la documentación que identifique al vehículo y la legalidad de su propiedad o tenencia;
- b) Inspección visual
- c) Inspección mecatrónica y de seguridad;
- d) Control de emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido dentro de los límites máximos permisibles;
- e) Revisión de idoneidad, en los casos específicos que se determinen; y,
- f) Otros que se determinen por Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 8.- Legalidad, propiedad o tenencia del vehículo.- Todo proceso de revisión técnica vehicular iniciará con la verificación de la documentación del vehículo que avale su legalidad, propiedad o tenencia, así como otros documentos que fueren necesarios presentarse. En caso de comprobarse que el vehículo reporta alguna irregularidad, como problemas aduaneros o judiciales que afecten el derecho a la revisión, o que se encuentra reportado como robado, el mismo será retenido y puesto a órdenes de las autoridades competentes.

Art 9.- Inspección Visual.- A través de la inspección visual se examina los elementos de carrocería, ruidos o vibraciones anormales, holguras o puntos de corrosión, soldaduras mal realizadas en determinados componentes, fisuras, roturas o adaptaciones anti técnicas, entre otros, y se verifica su conformidad.

Art. 10.- Revisión Mecátronica y de Seguridad.- La revisión mecátronica y de seguridad se realiza a través de aparatos e instrumentos mecatrónicos, electromecánicos y electrónicos, para verificar el correcto funcionamiento de los mecanismos y sistemas de los vehículos, de tal forma que se garantice la vida, la seguridad y la integridad de sus ocupantes y de las demás personas.

La revisión mecánica se realiza sobre: el motor, sistema de dirección, sistema de frenos, sistema de suspensión, sistema de transmisión, sistema eléctrico, hidráulico, carrocería, neumáticos, chasis, sistema de escape, velocímetro, taxímetro, elementos de seguridad y de emergencia.

Art. 11.- Control de contaminación.- El control de las emisiones de gases contaminantes o de opacidad y ruido de los vehículos tiene por objeto verificar que éstos no sobrepasen los límites máximos permisibles establecidos dentro del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 12.- Normas aplicables al control de la contaminación.- El control de la contaminación se realizará en consideración a las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

- a. El Reglamento General de Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en específico las disposiciones contenidas en el Libro III, Título VI, Capítulo I "De la contaminación acústica", Capítulo II, "De la contaminación por emisión de gases de combustión";
- b. Las normas sobre la materia que constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria;

- c. Las normas sobre la materia expedidas por la autoridad legislativa del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito
- d. Las normas sobre la materia expedidas el Servicio Ecuatoriano de Normalización (INEN);
- e. Los reglamentos e instructivos técnicos expedidos por la Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente.

Art. 13.- Control de emisión de gases o de opacidad- El control de la emisión de gases contaminantes o de opacidad se realizará considerando las siguientes normas técnicas, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

- a. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 202:99 "Gestión Ambiental. Aire. Vehículos Automotores. Determinación de la Opacidad de Emisiones de Escape de Motores de Diesel Mediante la Prueba Estática. Método de Aceleración Libre", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;
- b. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 203:99 "Gestión Ambiental, Aire, Vehículos Automotores. Determinación de la Concentración de Emisiones de Escape en Condiciones de Marcha Mínima o "Ralentí", Prueba Estática", publicada en el Suplemento al Registro Oficial número 115 de 7 de julio del 2000 y sus correspondientes actualizaciones;
- c. La Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 349:2003 "Revisión Técnica Vehicular. Procedimientos.", publicada en el Registro Oficial No. 745 del 15 de enero del 2003 y sus correspondientes actualizaciones.

Art. 14.- Medición de la calidad del aire.- La Agencia Metropolitana de Tránsito, en coordinación con la autoridad metropolitana competente en materia ambiental, establecerá la coordinación necesaria para implementar una red de monitoreo de la calidad del aire que permita determinar los niveles de sustancias tóxicas en el aire, directamente vinculadas a las emisiones de los vehículos automotores.

Art. 15.- Control del ruido.- El control del ruido se realizará considerando las normas que sobre la materia constan en el Texto Unificado de la Legislación Ambiental Secundaria, así como las contenidas en el Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las cuáles se declaran expresamente incorporadas a esta Ordenanza:

Art. 16.- Idoneidad de los vehículos que prestan servicio público o comercial.- Para efectos de esta Ordenanza, se entenderá por idoneidad, el cumplimiento de requisitos mínimos con los que deben contar los vehículos que prestan servicio público o comercial dentro del Distrito Metropolitano de Quito, a fin de identificar y clasificar los vehículos de transporte público o comercial, según el ámbito de servicio; y, prevenir fallas técnicas o mecánicas en resguardo de la seguridad de los usuarios, la población en general y el medio ambiente.

La revisión de idoneidad se circunscribirá al examen de una serie de elementos y características propias del servicio o la actividad que desempeñen.

Serán aplicables en este aspecto, las disposiciones contenidas en el Reglamento General de Aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; los reglamentos e instructivos dictados por la Agencia Nacional de Tránsito y la Agencia Metropolitana de Tránsito; y, a lo determinado en las normas técnicas INEN referentes a la materia.

Capítulo III

Resultados de la Revisión Técnica Vehicular

Art. 17.- Oportunidades para aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.- Todo vehículo tendrá hasta cuatro oportunidades para aprobar la revisión técnica vehicular.

Las revisiones serán ordinariamente totales y excepcionalmente parciales. La revisión parcial se realiza en los vehículos con aprobación condicional y versa solamente sobre los defectos o deficiencias detectados que no hayan sido aprobados en la revisión anterior o en

aspectos que habiendo sido aprobados en la revisión anterior presenten defectos e deficiencias evidentes.

Todas las revisiones sean estas totales o parciales, contarán a efecto de establecer el cumplimiento máximo de cuatro oportunidades dentro del mismo período de Revisión Técnica Vehicular.

Art. 18.- Resultados.- Una vez finalizado el proceso de RTV, los datos de la revisión como son: datos del vehículo, línea de inspección, código del defecto, valor medida, calificación, posición del defecto encontrado, serán registrados en una aplicación informática de la Agencia Metropolitana de Tránsito, con los adecuados niveles de seguridad que impida cualquier tipo de manipulación de la información incorporada, la que calificará las medidas comparándolas con una tabla de umbrales o rangos para defectos no visuales y con un sistema de valoración de defectos visuales. Una vez calificadas las medidas y generados los defectos, se procederá a discriminar el estado de la revisión e imprimir los documentos pertinentes.

67

El resultado de una revisión puede ser:

- a) Aprobada: Sin defectos o con un conjunto de defectos con calificación menor al límite de no aprobado.
- b) Condicional: Con un conjunto de defectos con calificación mayor al límite de no aprobado. El vehículo debe regresar a cualquiera de los Centros de Revisión y Control Vehicular, dentro de un tiempo perentorio de treinta días habiendo reparado al menos aquellos defectos que lo hicieron reprobar.
- c) Rechazada: Cuando se han calificado 4 (cuatro) revisiones sucesivas como condicional, y se presupone que el vehículo no puede ser reparado presentando gran riesgo para la seguridad pública, por lo que el mismo debe ser retirado de circulación.

Estos criterios también se aplican al conjunto de valores y defectos pertenecientes a la categoría que regula los aspectos normados para vehículos de transporte público, tales como colores, tipografías, identificaciones, tacógrafos, carteleras, entre otros. Si la constatación

física es superada se le extenderán los documentos habilitantes al vehículo, de otra forma el vehículo debe ser reparado o subsanado y regresar para ser objeto de una nueva constatación.

La tabla de umbrales y la calificación de los defectos se encuentra detallada en el Instructivo de Revisión Técnica Vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 19.- Aprobación de la Revisión Técnica Vehicular.- Al momento en el que el vehículo apruebe la revisión técnica vehicular, la Agencia Metropolitana de Tránsito entregará el adhesivo de aprobado, el mismo que contará con todas las seguridades para su destrucción en caso de que se intente retirarlo y con dispositivos de identificación del vehículo. El vehículo deberá salir del CRTV con el adhesivo colocado en el parabrisas o en un lugar visible en caso de motocicletas o similares, no pudiendo el propietario del vehículo exigir que el adhesivo no le sea colocado.

El adhesivo contará con un número secuencial único e incluirá tecnología que permita reconocer la identidad del vehículo.

Art. 20.- Aprobación Condicional de Revisión Técnica Vehicular.- En caso de que un vehículo no aprobare alguno de los elementos de la revisión técnica vehicular, el CRTV emitirá un documento con la determinación específica de los daños y deficiencias detectados en el vehículo, los cuáles deben ser reparados y sometidos a una nueva revisión para su aprobación, dentro de los plazos estipulados en esta Ordenanza,

Art. 21.- Segunda Revisión.- La segunda revisión será parcial y versará sobre los defectos o deficiencias detectados en la primera revisión, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará una inspección que genera resultados y puede ocasionar que el vehículo obtenga aprobación condicional nuevamente.

La segunda revisión se debe realizar dentro del plazo de treinta días posteriores a la primera revisión y no tendrá costo alguno; si es realizada vencido el plazo antes señalado, se deberá pagar el cien por ciento del valor de la tasa y la revisión técnica vehicular será integral.

Después de transcurridos los treinta días antes mencionados, se aplicará una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de América.

La multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicarán por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

69

Art 22.- Tercera Revisión.- En caso de que un vehículo no aprobare la segunda revisión, podrá ser revisado por tercera vez, dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la segunda revisión, previo el pago del cincuenta por ciento de la tasa de revisión técnica vehicular. Solo será revisado los defectos que no hubieren aprobado, salvo que el vehículo presentare nuevos defectos que visiblemente resulten evidentes, respecto de los cuáles también se realizará la revisión.

Si la tercera revisión no se realizare dentro del plazo de treinta días subsiguientes al de la segunda revisión, el valor de la misma será del ciento por ciento de la tasa y la revisión será integral; además se aplicará la multa mensual acumulativa conforme a los parámetros establecidos en el artículo anterior.

Art. 23.- Cuarta Revisión.- Si la tercera revisión no fuere aprobada, el vehículo podrá ser revisado por cuarta ocasión, la cual deberá realizarse dentro del plazo máximo de treinta días posteriores a la tercera revisión. En este caso, se volverá a practicar una revisión integral, no solamente en aquellas partes que hubieren sido rechazadas, sino en forma integral, previo el pago del cien por ciento del monto de la tasa vigente para la primera revisión.

Si el vehículo no superare la cuarta revisión técnica, será rechazado definitivamente, y no podrá ser matriculado ni circular dentro del territorio del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 24.- Emisión de certificados.- Los certificados de revisión técnica vehicular aprobada, así como los documentos de rechazo o condicional en este proceso, deberán ser proporcionados y firmados por la autoridad

administrativa competente y el Jefe del CRTV quien será un Ingeniero automotriz o similar, debidamente autorizado.

Art. 25.- Control en vía pública.- La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la facultad para realizar controles de revisión técnica vehicular en la vía pública, para lo cual, contará con analizadores de gases, opacímetros y demás equipos necesarios.

En caso de detectarse vehículos que independientemente de que hayan acudido o no a la revisión vehicular, no cumplan con los parámetros de emisiones exigidos o que tengan algún desperfecto visual, serán citados para que, dentro de los cinco siguientes días hábiles, se presente a una nueva revisión técnica vehicular en cualquiera de los CRTV autorizados.

El incumplimiento de la citación ocasionará una multa de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD) y una multa mensual acumulativa de diez dólares de los Estados Unidos de América (10 USD).

Estas multas serán multiplicadas por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, se multiplicarán por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extra pesados.

Capitulo IV

Defectos Vehiculares

Art. 26.- Defectos Vehiculares.- Los defectos que presentaren los vehículos automotores serán calificados según su nivel de peligrosidad:

- a) Defectos Tipo I.- Son aquellos que no involucran un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, pero que podrían, posteriormente, convertirse en defectos Tipo II o Tipo III, debido al deterioro natural o provocado. No son reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión.
- b) Defectos Tipo II.- Son aquellos que implican un riesgo potencial para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, si es que están sumados a otros

defectos de la misma especie. Serán reconsiderados en las presentaciones subsecuentes del mismo período de revisión pudiendo desaparecer o cambiar a Tipo I o III.

- c) Defectos Tipo III.- Son aquellos que representan un riesgo inminente para la seguridad de los ocupantes del vehículo, para las demás personas y/o para el ambiente, lo que a su vez genera la obligación de llevar nuevamente el vehículo a un CRTV para comprobar que el defecto haya sido corregido.

71

Art. 27.- Acumulación de defectos.- La concurrencia de varios defectos Tipo II en una categoría o en el conjunto total del vehículo puede aumentar el riesgo de falla mecánica en el mismo, por lo que se considera que la aparición de dos o más defectos calificados como Tipo II en una misma categoría equivale a un defecto Tipo III.

Art. 28.- Instructivo sobre Defectos.- La clasificación y calificación de los tipos de defectos, así como los umbrales de aprobación se encuentran contemplados en el Instructivo de Revisión Vehicular emitido por la Agencia Metropolitana de Tránsito o la autoridad administrativa competente.

Capítulo V Periodicidad y Calendario

Art. 29.- Periodicidad de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular deberá ser realizada por todos los vehículos una vez al año.

Los vehículos nuevos serán revisados a partir del segundo año de fabricación, sin embargo, deberán cancelar los valores correspondientes a la revisión de la documentación de identificación del vehículo y de legalidad de su propiedad o tenencia, para obtener el certificado de revisión.

Art. 30.- Calendario de revisión técnica vehicular.- La revisión técnica vehicular se realizará de conformidad con el siguiente calendario de

revisión, para el cual se toma en consideración el último dígito de la placa del vehículo:

DIGITOS	MESES
1	Febrero
2	Marzo
3	Abril
4	Mayo
5	Junio
6	Julio
7	Agosto
8	Septiembre
9	Octubre
0	Noviembre
Retrasos	Diciembre

Art. 31.- Multa por incumplimiento del calendario.- En caso de no cumplirse con el calendario, se cobrarán al usuario los siguientes valores:

1.- Multa por retraso a la revisión técnica vehicular: La multa por retraso en la presentación del vehículo dentro del calendario, contada a partir del primer día del mes siguiente al periodo que le corresponde, será de cincuenta dólares de los Estados Unidos de América (50 USD), esta multa será multiplicada por dos en caso de taxis, vehículos de transporte escolar e institucional, vehículos de carga liviana y de turismo; y, multiplicada por tres en caso de vehículos de transportación masiva y vehículos pesados y extrapesados.

El valor de esta multa será cobrado por la Agencia Metropolitana de Tránsito.

2.- Multa por retraso en la cancelación del valor de la matrícula: La multa por retraso en el pago de los valores correspondientes a la matrícula del vehículo dentro del año fiscal correspondiente, será de veinticinco dólares de los Estados Unidos de América (25,00 USD).

El valor de la matrícula y de la multa por retraso de su pago, son recaudados por el Servicio de Rentas Internas y no pertenecen a los ingresos de la Agencia Metropolitana de Tránsito, por cuanto forman parte de los ingresos por matriculación que se distribuyen de conformidad con la Resolución No. 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias.

TITULO III CONCESION DE SERVICIOS

Capítulo I

Atribuciones del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y de la Agencia Metropolitana de Tránsito

Art. 32.- Autorización para concesionar servicios públicos.- La Agencia Metropolitana de Tránsito, al amparo de lo establecido en la normativa nacional vigente, está autorizada para concesionar la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular a una persona natural o jurídica del sector privado. La concesión incluye el proceso de construcción, mantenimiento y operación de los centros de revisión técnica vehicular, ejecución del procedimiento, emisión de certificados y registro de datos en el sistema informático, a cuenta del concesionario, quien en contraprestación recibe un porcentaje de la tasa cobrada por la Administración. Las condiciones se estipularán en el correspondiente contrato de concesión.

Art. 33.- Atribuciones de la Agencia Metropolitana de Tránsito.- La Agencia Metropolitana de Tránsito será la entidad responsable de realizar el proceso de concurso público para la selección del concesionario, así como de realizar el control y fiscalización de la concesión, en todas sus fases; actuará como Ente Concedente o Entidad Contratante, con todos los derechos y obligaciones inherentes al titular de la competencia para la prestación de los servicios públicos que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito le delega.

Art. 34.- Conformación de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica.- La Comisión Técnico, Económica y Jurídica se conformará con los siguientes

miembros que serán designados por la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

- a) El delegado de la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, que será un servidor de dicha Entidad; quien la presidirá;
- b) Un profesional del área técnica en la materia objeto de la contratación;
- c) El Síndico Municipal del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o su delegado; y,
- d) El Director Financiero del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito o su delegado.

Los miembros de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica tienen la obligación legal y moral de excusarse del ejercicio de la función de miembro de la Comisión, apenas conozca de alguna situación o circunstancia que razonablemente pueda considerarse que afecta o pudiere afectar su independencia o imparcialidad.

Art. 35.- Atribuciones de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica.- La Comisión Técnico, Económica y Jurídica será responsable de realizar aclaraciones y responder a las preguntas de los oferentes, de la recepción de las ofertas, apertura de sobres, evaluación y habilitación de las ofertas técnicas, evaluación de ofertas económicas y recomendación para la adjudicación o la declaratoria de desierto del proceso.

Todas las resoluciones en relación con el proceso precontractual serán tomadas por la Comisión Técnico, Económica y Jurídica por mayoría de votos, salvo su inicio, cancelación, declaratoria de desierto, adjudicación e impugnaciones, decisiones que le corresponden a la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito.

Art. 36.- Secretaria y Soporte Administrativo.- La Comisión Técnico, Económica y Jurídica contará con un Secretario/a que brindará todo el

soporte necesario para ejecutar procedimientos administrativos en las fases del concurso público.

Capítulo II

Procedimiento de Concurso Público para la adjudicación de la Concesión

Art. 37.- Marco Legal.- El proceso para la Concesión del servicio público de Revisión Técnica Vehicular, se regulará por lo dispuesto en la Constitución de la República; Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones; Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, la Resolución N° 006-CNC-2012, la Resolución No. 70-DIR-2015-ANT, Resolución 095-DIR-2016-ANT, la presente Ordenanza y demás normas que fueren aplicables.

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su Reglamento y las resoluciones expedidas por el Instituto Nacional de Compras Públicas se aplicarán al proceso de Licitación de forma supletoria, siempre y cuando se trate de aspectos no regulados por las normas mencionadas en el inciso anterior.

Art 38.- Etapas del Proceso.-El concurso público para la adjudicación de la concesión, tendrá las siguientes etapas:

1. Publicación de los pliegos
2. Etapa de preguntas
3. Etapa de respuestas y aclaraciones
4. Presentación y apertura de ofertas
5. Etapa de verificación de requisitos mínimos
6. Etapa de convalidación de errores
7. Evaluación de la oferta técnica
8. Evaluación de oferta económica
9. Adjudicaciones
10. Impugnaciones
11. Suscripción del Contrato

Art. 39.- Aprobación de Pliegos de Licitación y Convocatoria.- La máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito aprobará los pliegos del concurso público para la adjudicación de la concesión y realizará la convocatoria a las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, asociaciones, consorcios o compromisos de asociación, que reúnan los requisitos exigidos en los pliegos, a participar en el proceso, para lo cual realizará publicaciones en los periódicos de mayor circulación en la ciudad y en la página web de la Agencia Metropolitana de Tránsito. En la publicación se describirá el objeto del proceso y las principales fechas del calendario del proceso.

Art. 40.- Preguntas y Aclaraciones.- Dentro del plazo establecido en el calendario del concurso público, los oferentes podrán formular preguntas y solicitar aclaraciones. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones podrán modificar el texto de los pliegos, aclarar el sentido de una o varias de sus disposiciones, completar información que estuviere incompleta, resolver contradicciones entre las disposiciones de los Pliegos, pero en ningún caso pueden modificar el objeto del proceso ni reformarlo en sus aspectos sustanciales.

La Comisión Técnico, Económica y Jurídica podrá realizar aclaraciones o precisiones de oficio, en caso que considerare indispensable hacerlo. Las respuestas a las preguntas y aclaraciones constarán en un acta, y las mismas serán notificadas a todos los oferentes

Art 41.- Cancelación del Procedimiento.- Hasta cuarenta y ocho horas antes de concluida la fecha para presentación de las ofertas técnicas, la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, podrá cancelar el concurso público, por haberse encontrado errores insalvables en los pliegos aprobados, por no convenir a los intereses institucionales seguir adelante con el proceso, o por causas debidamente justificadas. La cancelación del proceso no da derechos de indemnización de ningún tipo a los oferentes o potenciales oferentes.

Art. 42.- Presentación de las Oferta.- Dentro del plazo señalado en el calendario del proceso, los oferentes presentarán sus ofertas en sobre cerrado el cual contendrá los documentos habilitantes generales, la propuesta técnica y la propuesta económica por separado, de igual manera en sobres cerrados.

Por ningún concepto se aceptarán ofertas luego de vencida la fecha y hora máxima de presentación de ofertas establecida en los pliegos.

Una hora después de la fecha y hora máxima de presentación de ofertas técnicas, se procederá a la apertura de los sobres presentados, en acto público donde estarán presentes los delegados de los oferentes y se procederá a entregar el sobre que contenga la documentación sobre requisitos mínimos para revisión de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica.

Los sobres que contengan las propuestas técnica y económica serán entregados para custodia de la Secretaría de la Comisión, para que en la etapa de evaluación correspondiente, convoque a los oferentes que continúen en el proceso para la apertura de los sobres en acto público; y, las ofertas que no hayan pasado a dichas fases, serán devueltas a los participantes en sobre cerrado.

Art. 43.- Etapa de verificación de requisitos mínimos.- La Comisión Técnico Económica y Jurídica verificará que los participantes y sus ofertas cumplan los requisitos mínimos solicitados en los pliegos para proseguir en el proceso. Esta evaluación se realizará mediante la modalidad “cumple – no cumple”.

Art. 44.- Etapa de convalidación de errores.- Los oferentes cuyas ofertas tuvieren errores de forma, que puedan ser convalidados, serán notificados por la Secretaria de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica que les otorgará un término prudencial para que procedan a realizar dicha convalidación.

En la notificación se señalará con precisión el error en que han incurrido, y se determinará las acciones a tomarse para convalidar los errores encontrados.

Los oferentes notificados que no presentaren las convalidaciones solicitadas, o las presenten de manera incompleta, serán descalificados. Los oferentes que presenten las convalidaciones completas serán habilitados para la evaluación de la oferta técnica

Art. 45.- Evaluación de Ofertas Técnicas.- Las ofertas técnicas recibidas serán evaluadas por la Comisión Técnico, Económica y Jurídica dentro del plazo señalado en el calendario del proceso. La Comisión Técnico, Económica y Jurídica podrá contar con subcomisiones de apoyo para efectos de la revisión de los distintos aspectos de las ofertas.

Los oferentes que reunieren todos los requisitos exigidos en los pliegos, serán inmediatamente habilitados para la evaluación de su propuesta económica.

Art. 46.- Evaluación de Ofertas Económicas.- Para la evaluación de las ofertas económicas se tomarán en consideración el valor de la tasa del servicio y el porcentaje de participación en dicha tasa por parte del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Los aspectos que deberán tomar en consideración los oferentes para la estructura del valor de la tasa, serán establecidos en los pliegos.

Art. 47.- Informe Final de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica.- Concluida la etapa de evaluación de la oferta económica, la Comisión Técnico, Económica y Jurídica presentará un informe final a la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito, en el cual consten los resultados y calificaciones de los oferentes participantes; y, en caso de convenir a los intereses institucionales, la Comisión recomendará la adjudicación al oferente que hubiere obtenido la máxima calificación, o en su defecto y por causas debidamente motivadas, recomendará la declaratoria de desierto del concurso.

Art. 48.- Adjudicación.- La máxima autoridad de la Agencia de Metropolitana de Tránsito en base al informe final presentado por la Comisión Técnico, Económica y Jurídica, realizará la adjudicación al oferente mejor puntuado o declarará desierto el concurso.

Art. 49.- Impugnaciones.- Toda decisión de la Comisión Técnico, Económica y Jurídica o de los órganos responsables que resuelvan aspectos fundamentales del concurso público, podrá ser impugnada ante la máxima autoridad de la Agencia Metropolitana de Tránsito dentro del término de tres días hábiles de notificada, quien la resolverá dentro del término de diez días hábiles de recibida la impugnación.

La impugnación deberá contener todos los datos generales de ley, principalmente la identificación del oferente impugnante, expresar los fundamentos de hecho y de derecho y expresar la pretensión concreta que se persigue.

De la resolución que resuelve la impugnación cabe un recurso de alzada ante el Alcalde de Distrito Metropolitano de Quito o su delegado, para efectos de esta impugnación. En ningún caso la impugnación suspende la continuidad del concurso público.

Art. 50.- Suscripción del Contrato.- Dentro del término de quince días hábiles de notificada la Resolución de Adjudicación, el adjudicatario suscribirá el Contrato de Concesión que se incluya como modelo de contrato en las bases del concurso público, previa presentación de todos los documentos habilitantes que se exijan en las bases y de manera especial la garantía de fiel cumplimiento de contrato.

En caso que resultare adjudicado un compromiso de asociación o consorcio, los oferentes comprometidos a asociarse o consorciarse, tendrán un término adicional de quince días hábiles para constituir el consorcio o asociación.

Si el oferente o uno de los miembros del consorcio o compromiso de consorcio fuere una persona jurídica extranjera, para la suscripción del Contrato de Concesión, designara un apoderado en el país, con todas las facultades para cumplir con las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión, incluyendo contestar las demandas o requerimientos realizados por la autoridad oncedente.

Una vez suscrito el Contrato de Concesión, la persona jurídica extranjera tendrá un plazo de ciento veinte días para domiciliarse en el país, y en caso de incumplimiento de esta obligación, será sujeto de las sanciones que se prevean en las bases del concurso público y en el contrato.

Art. 51.- Dirimencia sobre asuntos técnicos en la prestación del servicio.- En caso de existir contradicciones en la aplicación de los procesos técnicos de revisión técnica vehicular, será la Agencia Metropolitana de Tránsito la que decida la manera de proceder.

TÍTULO V CONTROL, EVALUACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Art. 52.- Control, Evaluación y Fiscalización.- La Agencia Metropolitana de Tránsito tiene la atribución de controlar, evaluar y fiscalizar el cumplimiento del contrato de concesión y la prestación del servicio público por parte del concesionario.

El contrato de concesión establecerá las condiciones bajo las cuales se realizará este proceso de control.

TÍTULO VI TASAS POR SERVICIOS

Art. 53.- Tasa por la prestación del servicio público.- La tasa por la prestación del servicio público de revisión técnica vehicular será determinada por la autoridad administrativa correspondiente, con base en el pliego tarifario emitido por la Agencia Nacional de Tránsito, cada año fiscal, pudiendo establecer un valor superior, conforme a la autorización emitida por la mencionada Agencia, siempre que el aumento se encuentre justificado por la naturaleza de la prestación del servicio.

El sujeto activo de tales tasas es el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Art. 54.- Vigencia del Pliego Tarifario.- Las tasas emitidas tendrán una vigencia anual.

Hasta el 31 de enero de cada periodo fiscal, la autoridad administrativa competente actualizará el valor de la tasa, sin embargo, en caso de no emitirse un nuevo pliego tarifario, regirá el que se encuentre vigente en el año inmediatamente anterior.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Traspaso de instalaciones existentes.- La Agencia Metropolitana de Tránsito establecerá el procedimiento para el traspaso

de las instalaciones en las que actualmente funcionan los Centros de Revisión Técnica Vehicular al nuevo concesionario, a fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio. En caso de que el traspaso de las instalaciones existentes al nuevo concesionario no fuere posible, se deberá establecer en el contrato de concesión, un plazo máximo para la construcción de nuevos centros de revisión técnica vehicular a fin de que se garantice la existencia de instalaciones suficientes para satisfacer la demanda, acorde con el calendario de presentación de vehículos.

SEGUNDA.- Custodia del archivo.- La Agencia Metropolitana de Tránsito custodiará el archivo tanto físico como digital de los documentos de propiedad de los vehículos registrados en la ciudad de Quito, para lo cual implementará todas las medidas necesarias para el efecto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

ÚNICA.- Deróguese las disposiciones contenidas en Ordenanzas emitidas por la máxima autoridad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito que se contrapongan a las establecidas en la presente Ordenanza.

La presente Ordenanza se publicará en la Gaceta Oficial Municipal y en el Registro Oficial.

Regirá desde su publicación en el Registro Oficial.

DADO Y FIRMADO EN LA SALA DE SESIONES DEL MUNICIPIO DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO, A LOSDEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

ALCALDE

SECRETARIO

CERTIFICO: Que la presente "ORDENANZA QUE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE REVISION TÉCNICA VEHICULAR EN EL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO Y QUE AUTORIZA SU CONCESIÓN A LA

INICIATIVA PRIVADA", fue discutida y aprobada por el Concejo Metropolitano de Quito, en sesiones ordinarias de fechas del año dos mil diecisiete, en primero y segundo debate, respectivamente.

Quito,de 2017

5. EVALUACIÓN OPERATIVA DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LOS EQUIPOS DE LAS LÍNEAS DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

La evaluación operativa fue realizada por la empresa LEAL IMPORTACIONES COMPAÑÍA LIMITADA, representante en el Ecuador de la marca alemana MAHA, fabricante de la totalidad de los equipos de Revisión Técnica Vehicular instalados en los Centros de Revisión Técnica Vehicular del Distrito Metropolitano de Quito y que realizó su instalación en los años 2002 y 2003, así como las ampliaciones ejecutadas oportunamente.

Debido a que la empresa LEAL posee certificación de calidad bajo el sistema ISO 9000, los informes deben ser generados en formatos autorizados y con número de registro adecuado a su sistema interno, razón por la que los mismos se incluyen en el anexo al presente documento, en el formato controlado original de la empresa.

6. CRITERIOS PARA LA EVOLUCIÓN DEL INSTRUCTIVO DE REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR

En la actualidad el Distrito Metropolitano de Quito posee un instructivo de RTV armónico a la base jurídica establecida al respecto, por lo que no existe razones para objetar o reformar su estructura.

Adicionalmente, el mismo ha experimentado una evolución paulatina a lo largo de 15 años de operación del sistema de RTV en el Distrito Metropolitano de Quito, razón por la que es al momento el más exigente de los instructivos emitidos a nivel nacional, acorde a la calidad de su flota vehicular.

Por otra parte, es necesario considerar que al momento se encuentran en proceso de implementación, sendos sistemas de Revisión Técnica Vehicular en los GAD's a nivel nacional, mismos que debido a la diferencia temporal que tienen con el Distrito Metropolitano de Quito, no pueden implementar de forma inmediata el mismo nivel de exigencia que el sistema de la capital.

A ello se suma la evidencia presentada en el análisis de los resultados de la RTV del DMQ, que fue presentado como parte del primer producto de la presente consultoría, que demuestra que los niveles de aprobación en la primera presentación se mantienen en valores inferiores al 70%, razón por la que no conviene que se implemente una mayor exigencia que podría implicar un alejamiento aún mayor de los demás sistemas del país y que redunde en reducciones significativas de los porcentajes de aprobación que actualmente se tienen.

No obstante, también se debe mencionar que en el Ecuador se ha aprobado una modificación al Reglamento Técnico RTE-INEN-017, que exige que los vehículos nuevos con motor Otto, a partir del año modelo 2017, demuestren cumplir con los niveles de emisión equivalentes a EURO III previo a obtener su autorización de ingreso al país.

En tal sentido, se sugiere estudiar la posibilidad de crear un cuarto grupo etario, para las emisiones de los vehículos equipados con motor de ciclo Otto, para los vehículos año modelo 2017 y posteriores. Los límites de emisión para dicho grupo podrían ser los siguientes:

Tabla 4: ESTIMACIÓN DE VALORES LÍMITE DE EMISIONES PARA VEHÍCULOS CON MOTOR OTTO DE AÑO MODELO 2017 Y POSTERIORES

DESCRIPCIÓN UMBRAL*	AÑO MODELO	CALIFIC. TIPO	UMBRAL	UNIDAD	CÓDIGO DEL DEFECTO DUAL	CATEGORÍA DE VEHÍCULO
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) BAJA	x>=2017	1	60<=x<80	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) BAJA	x>=2017	2	80<=x<100	(ppm)	9150105	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) BAJA	x>=2017	3	x>=100	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) BAJA	x>=2017	0	0<=x<60	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) BAJA	x>=2017	1	0.3%<=x<0.4%	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) BAJA	x>=2017	2	0.4%<=x<0.5%	%	9150105	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) BAJA	x>=2017	3	x>=0.5%	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) BAJA	x>=2017	0	0<=x<0.3%	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
OXIGENO (O ₂) BAJA	x>=2000	1	3%<=x<4%	%	NULL	TODOS
OXIGENO (O ₂) BAJA	x>=2000	2	4%<=x<5%	%	9150105	TODOS
OXIGENO (O ₂) BAJA	x>=2000	3	x>=5%	%	NULL	TODOS

OXIGENO (O ₂) BAJA	$x \geq 2000$	0	$0 < x < 3\%$	%	NULL	TODOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) ALTA	$x \geq 2000$	1	$60 \leq x < 80$	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) ALTA	$x \geq 2000$	2	$80 \leq x < 100$	(ppm)	9150105	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) ALTA	$x \geq 2000$	3	$x \geq 100$	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
HIDROCARBUROS NO COMBUSTIONADOS (HC) ALTA	$x \geq 2000$	0	$0 < x < 60$	(ppm)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) ALTA	$x \geq 2000$	1	$0.3\% \leq x < 0.4\%$	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) ALTA	$x \geq 2000$	2	$0.4\% \leq x < 0.5\%$	%	9150105	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) ALTA	$x \geq 2000$	3	$x \geq 0.5\%$	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
MONOXIDO DE CARBONO (CO) ALTA	$x \geq 2000$	0	$0 < x < 0.3\%$	%	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
OXIGENO (O ₂) ALTA	$x \geq 2000$	1	$3\% \leq x < 4\%$	%	NULL	TODOS
OXIGENO (O ₂) ALTA	$x \geq 2000$	2	$4\% \leq x < 5\%$	%	9150105	TODOS
OXIGENO (O ₂) ALTA	$x \geq 2000$	3	$x \geq 5\%$	%	NULL	TODOS
OXIGENO (O ₂) ALTA	$x \geq 2000$	0	$0 < x < 3\%$	%	NULL	TODOS

Esta recomendación está basada en los límites impuestos en el Perú¹ desde el año 2001, para los vehículos con motor de ciclo Otto nuevos, que al momento es la más exigente en la región. Sin embargo, para determinar adecuadamente el valor en la ciudad de Quito, sería necesario validar estos valores con los reales obtenidos en las pruebas de emisiones en base a la información contenida en la base de datos de la RTV de Quito, mediante una explotación específica de esa fracción etaria y una simulación adecuada de resultados. No se aconseja incorporar estos valores a partir del año 2018, sino luego de que se obtengan datos de los vehículos nuevos de los años modelo sugeridos.

Paralelamente, en cuanto al valor umbral de la alineación de ruedas frontales, es conveniente reevaluar los límites impuestos al momento, debido a que no existe un número significativo de rechazos por esta causa y a que su solución es muy simple y de bajo costo.

De igual modo que en el caso anterior, es necesario que la propuesta sea validada con un análisis específico de la data acumulada de la RTV en este rubro, partiendo de los valores modificados que se resumen en la siguiente tabla:

Tabla 5: ESTIMACIÓN DE VALORES LÍMITE DE CONVERGENCIA Y DIVERGENCIA PARA TODOS LOS VEHÍCULOS EXCEPTO MOTOCICLETAS

DESCRIPCIÓN UMBRAL*	AÑO MODELO	CALIFIC. TIPO	UMBRAL	UNIDAD	CÓDIGO DEL DEFECTO DUAL	CATEGORÍA DE VEHÍCULO
ALINEACIÓN 1ER EJE CONVERGENCIA	Todos	1	$5 \leq x < 7$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE CONVERGENCIA	Todos	2	$7 \leq x < 10$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS

¹ DECRETO SUPREMO N° 047-2001-MTC

ALINEACIÓN 1ER EJE CONVERGENCIA	Todos	3	$x \geq 10$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE CONVERGENCIA	Todos	0	$0 \leq x < 5$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE DIVERGENCIA	Todos	1	$-7 < x \leq -5$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE DIVERGENCIA	Todos	2	$-10 < x \leq -7$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE DIVERGENCIA	Todos	3	$x \leq -10$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS
ALINEACIÓN 1ER EJE DIVERGENCIA	Todos	0	$-5 < x \leq 0$	(m/Km)	NULL	TODOS EXPT. MOTOS

Esta propuesta se basa en la normativa colombiana² que al momento se considera la más avanzada en la región.

Finalmente, se destaca que la inclusión de la evaluación del disco pare para unidades de transporte escolar, exigida por la ANT mediante la resolución 095-DIR-ANT-2016, fue ya incluida en el último instructivo de RTV del Distrito Metropolitano de Quito en la ficha número 161 relativa a las regulaciones emitidas por la Secretaría Metropolitana de Movilidad (familia 99) por lo que al momento se da cumplimiento a la regulación establecida por la autoridad nacional.

85

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

7.1. CONCLUSIONES

- Del análisis jurídico realizado se concluye que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito es la entidad plenamente competente para la realización de un proceso de Asociación Público Privada para la implementación del Nuevo Sistema de Revisión Técnica Vehicular, mediante la figura de Concesión, que se halla prevista en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.
- Se han evaluado diversos cuerpos jurídicos que podrían apuntalar el proceso de concesión de la Revisión Técnica Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito, tales como la Ley de Incentivos para las Asociaciones Público-Privadas y los Decretos Ejecutivos 582 y 810, que interpretan la aplicación del artículo 100 del Código de la Producción para emprendimientos en el sector transporte. De este análisis se ha concluido que no existen ventajas en dichos cuerpos legales para la implementación de proceso de concesión anteriormente descrito, sino que por el contrario, obligan a que la entidad concedente (en este caso el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito), deba acudir a instancias del Gobierno Central con el fin de obtener criterios

² Norma Técnica Colombiana ICONTEC NTC-5375-2010

y avales que permitan su aplicación, los cuales si bien otorgan ventajas especialmente tributarias al operador, no son necesarios para el desarrollo del proceso ni generan beneficios a la autoridad local, pudiendo por otra parte, generar importantes retrasos derivados de la necesidad de realizar los trámites mencionados.

- Durante el desarrollo del estudio, se discutió al interior del equipo de trabajo la pertinencia de la utilización del término “Concesión” en lugar del término “Delegación”, en la redacción del proyecto de Ordenanza que constituye parte del presente producto. La conclusión de esta discusión fue que el término “Concesión” evita cualquier ambigüedad que pudiese suscitarse al momento de emplear este cuerpo jurídico y, por otra parte, es el mismo término que emplea el artículo 30.5 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, al tratar el tema de la implementación del Sistema de Revisión Técnica Vehicular por parte de los GAD competentes.
- Debido a que el esquema de multas y sanciones por el incumplimiento de la RTV y sus plazos se encontraba en el actual Código Municipal y que los usuarios del sistema se encuentran habituados al mismo, se ha transcrito dicho esquema a la propuesta de Ordenanza incluida en el presente producto. Estas multas y sanciones no pueden ser apeladas, debido a su naturaleza de temporalidad, que demuestra la flagrancia de las mismas mediante la prueba de la plataforma informática y las certificaciones que se emiten en cada caso. Ninguna de las sanciones es discrecional ni requiere criterio de interpretación del personal de control.
- El esquema tarifario de la RTV que se propuso en el producto número 1 de la presente consultoría, en base a la actualización de la tarifa actualmente aplicada mediante el IPC estimado, difiere de las tasas propuestas por la ANT para el mismo fin. No obstante, se destaca que la misma resolución de ANT que establece el mencionado esquema tarifario, determina que cada GAD puede incrementar dichos valores cuando sus estudios técnicos así lo determinen. A ello se suma, el hecho de que no existe en el país uniformidad tarifaria, pues cada una de las ciudades que han implementado sus respectivos sistemas de RTV han empleado valores diferentes en sus tasas por la prestación de este servicio.
- En la actualidad, en el Distrito Metropolitano de Quito se ha acatado lo dispuesto en la última modificación al Reglamento General de

aplicación a la LOTTTSV, emitido en el año 2016, referente a la eliminación de la segunda RTV semestral a los vehículos de transporte público y comercial. No obstante, el Código Municipal actual no recoge esta modificación y continúa disponiendo las dos RTV anuales a este tipo de unidades. En tal virtud, en el presente proyecto de Ordenanza Metropolitana se ha modificado el esquema de convocatoria, en función de lo dispuesto por el aludido Reglamento General.

- Del análisis general del estado del equipamiento que actualmente poseen los CRTV del Distrito Metropolitano de Quito, se concluye que los mismos se encuentran tecnológicamente retrasados y que un gran número de los mismos han sido reparados mediante modificaciones locales, sin los reemplazos de repuestos originales de fábrica, debido fundamentalmente a la discontinuación de los mismos. Esta realidad tecnológica hace que al momento los equipos presenten un estado que, aun cuando es operativo, no es el ideal para garantizar una operatividad continua ni mediciones a futuro dentro de los parámetros de precisión y exactitud definidos por la normativa nacional ni por el fabricante.
- Los equipos que al momento poseen las actuales plantas de RTV no están respaldados por el fabricante de los mismos, al haber sido en su mayoría discontinuados. Esto implica que, en el caso de realizar una repotenciación de estos, se deberá realizar adaptaciones de elementos, partes y piezas de otras marcas o genéricos, lo cual generaría que las líneas no cuenten con garantía de servicio técnico ni de operatividad, causando una situación de riesgo en la operación. Esta condición no es óptima para un sistema como el del DMQ, que a fin de lograr mantener una tasa por el servicio comparativamente mucho menor que las de la región sudamericana, requiere líneas altamente productivas con muy poco margen de subocupación y que puedan responder a períodos de trabajo continuo por varias horas.
- De los datos recabados con el representante local de la marca MAHA, se ha concluido que, debido a las actuales condiciones de la importación de repuestos e insumos, sumado a la necesidad de horas de trabajo con los equipos, los costos de la repotenciación podrían oscilar entre un 70% y 80% del valor de una reposición total, sin que esta repotenciación implique la extensión de garantía por parte del

fabricante, por la condición de retraso tecnológico y necesidad de utilización de elementos no originales expuesta anteriormente. En contraste, como se puede apreciar en el modelamiento financiero del proyecto, el costo de inversión por reposición en nuevo equipamiento para las líneas de RTV, tiene un impacto marginal respecto del retorno de inversión durante el plazo de concesión, lo que a su vez implica la casi total eliminación de los beneficios económicos de tal medida y pondría en riesgo la operación del sistema, derivando en costos adicionales para el operador, potenciales sanciones por parte de la autoridad y eventuales impactos políticos, derivados de una percepción de deficiencia en la calidad del servicio por parte de los usuarios del sistema.

7.2. RECOMENDACIONES

- Por lo anteriormente expuesto, se recomienda que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito desarrolle autónomamente el proceso de concesión para la construcción, equipamiento y operación del Sistema de Revisión Técnica Vehicular, sin apelar a la base jurídica de incentivos del Estado Central, debido a la innecesaria inversión de tiempos adicionales, requerida para la obtención de los criterios de aplicabilidad por parte de las entidades de Gobierno.
- Se sugiere que, durante el análisis del borrador de Ordenanza Metropolitana propuesto, se discuta la pertinencia del término “Concesión” respecto del término “Delegación”, ante las autoridades municipales directamente involucradas, quienes podrían tener mejores elementos de juicio para la selección de la terminología más apropiada.
- Se recomienda la aplicación de un esquema de sanciones similar al que actualmente se incluye en el Código Municipal, debido a la familiaridad que tienen con el mismo tanto la ciudadanía como el gobierno municipal. Se destaca, además, que este esquema de sanciones es completamente independiente del que se encuentra establecido en el Código Integral Penal para las violaciones a las disposiciones de la LOTTTSV y por ende, su aplicación es de exclusiva pertinencia al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

- Dentro del borrador de Ordenanza Metropolitana propuesto, se ha definido que la Agencia Metropolitana de Tránsito sea el ente encargado de la actualización del esquema tarifario vigente. Se recomienda que esta capacidad se mantenga, debido a la ventaja que ello supone para garantizar la operatividad del sistema. Adicionalmente, esto permitiría que, tanto en los documentos precontractuales como en el propio contrato de concesión, se pueda determinar el modo controlado de actualización tarifaria, lo que a su vez, redundaría en una mejora de la seguridad jurídica del proceso y por ende, incrementa la posibilidad de obtener una mejor participación económica para la autoridad concedente.
- Aunque el Reglamento General de Aplicación a la LOTTTSV determina la reducción de la periodicidad de revisión para los vehículos de transporte público y comercial, es necesario que se considere la evidencia técnica local e internacional, que demuestra la necesidad de incrementar el número de revisiones anuales para los vehículos de alto recorrido, debido al mayor desgaste y por ende riesgo incremental, que tienen estos. En este sentido, se sugiere considerar la posibilidad de que la autoridad local imponga una segunda RTV anual a los vehículos mencionados y, por tanto, se modifique el esquema propuesto en el proyecto de Ordenanza Metropolitana presentado. En tal virtud, se sugiere considerar una segunda convocatoria controlada mediante el último dígito de placa, con un desfase de 6 meses respecto de la primera, exclusivamente para los vehículos de transporte público y comercial.
- Se recomienda que en la implementación del nuevo sistema de Revisión Técnica Vehicular del DMQ, se solicite que todas las líneas de RTV cuenten con equipos nuevos, de tecnología reciente y homologados a su país de origen o a un tercero en caso de que el mismo no cuente con un sistema de metrología legal que incluya dicha magnitud. No se recomienda la repotenciación de los actuales equipos, pues se considera que la misma es costosa y no brinda ninguna garantía de operatividad continua ni beneficios económicos significativos al proyecto, incrementando más bien, el riesgo de costos adicionales debidos a detenciones no planificadas. Se sugiere considerar la posibilidad de que la autoridad concedente entregue los equipos antiguos al nuevo operador, a fin de que el mismo determine el destino final que dará a ellos, pero sin que exista la

posibilidad de que los mismos puedan ser reutilizados en la implementación del nuevo sistema de RTV.

Atentamente

90

Ing. Roberto Custode P.

Consultor contratado

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

8.1. BIBLIOGRAFÍA

- 1 Revista de Estudios Políticos (Nueva Época) Núm. 62. Octubre-Diciembre 1988, LAS POLÍTICAS PUBLICAS: EL SISTEMA POLÍTICO EN ACCIÓN, Francesc Pallares
- 2 ¿Qué Es Una Política Pública?, Domingo Ruiz López, Carlos Eduardo Cadenas Ayala.
- 3 www.glosario.net
- 4 Manual de formulación de Políticas Públicas (2008). Secretaría Nacional de Planificación Ecuador.
- 5 Normas para la inclusión de proyectos en los Planes de Inversión Pública (SENPLADES)
- 6 Constitución de la República del Ecuador
- 7 Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y Su Reglamento General.
- 8 Ley Orgánica de Empresas Públicas
- 9 Ley Orgánica de Servicio Público
- 10 Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autonomía y Descentralización
- 11 Código Orgánico de la Producción , Comercio e Inversiones
- 12 Código Municipal del Distrito Metropolitano de Quito
- 13 Ley de Régimen tributario Interno
- 14 Ley de Modernización del Estado
- 15 Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas
- 16 Decretos Ejecutivos 582 y 810
- 17 Normas y Reglamentos INEN sobre Revisión Técnica Vehicular, Vehículos, Contaminación, por fuentes móviles, seguridad, accesibilidad, señalización vial, carrocerías y otras relacionadas.
- 18 Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Convenios suscritos para la transferencia de la competencia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial en el marco del proceso de descentralización anterior a la Constitución del 2008 y al COOTAD emitido en el año 2010, Quito

8.2. ACRÓNIMOS

TERMINOS

DESCRIPCION

AME	Asociación de Municipales Ecuatorianas
AMT	Agencia Metropolitana de Tránsito
ANT	Agencia Nacional de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial

CNC	Consejo Nacional de Competencias
COOTAD	Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización
CRCV	Centro de Revisión y Control Vehicular
CTE	Comisión de Transito del Ecuador
GAD	Gobierno Autónomo Descentralizado/ Gobiernos Autónomos Descentralizados
ICE	Impuestos a los Consumos Especiales
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
INEN	Instituto Ecuatoriano de Normalización
LOTTSV	Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
LOEP	Ley Orgánica de Empresas Públicas
MTOP	Ministerio de Transporte y Obras Publicas
RTV	Revisión Técnica Vehicular
SENPLADES	Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo

9. ANEXOS