

SEÑORES JUECES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL. –

Jueza ponente: Dra. Carmen Corral Ponce

Gonzalo Leonardo Santillán Zabala, ecuatoriano, mayor de edad, por mis propios y personales derechos, dentro de la **acción de inconstitucionalidad No. 106-20-IN**, ante ustedes me dirijo y formulo el siguiente alegato:

I. El párrafo tercero numeral 1 del artículo 386 del “COIP” vulnera el principio de proporcionalidad

1. El **párrafo tercero numeral 1 del artículo 386 del COIP** vulnera el principio de proporcionalidad, no solo por la irracionalidad e ineficacia de las sanciones que se prevén en la norma, sino además por la tipificación de una infracción meramente administrativa como una contravención penal.
2. Con el propósito de demostrar si una norma contraviene este principio, la Corte Constitucional ha desarrollado un *test de proporcionalidad* que comprende lo siguiente:

*“El test de proporcionalidad tiene, pues, cuatro elementos: a) **Un fin constitucionalmente válido**; b) **idoneidad**, e) **necesidad**, y d) **la proporcionalidad propiamente dicha**. La ausencia de uno de dichos elementos sería suficiente para considerar que la medida no supera el test de proporcionalidad. Sin embargo, por razones de conveniencia argumental, se aplicará el test, en el presente caso, en todos y cada uno de sus elementos.”¹ (el subrayado y resaltado me pertenecen)*

3. Como se observa, para que un acto normativo supere el *test de proporcionalidad* debe pasar por un examen de cuatro elementos:
 - El fin constitucionalmente perseguido;
 - La idoneidad;
 - La necesidad; y,
 - La proporcionalidad en sentido estricto.
4. La ausencia de uno de estos elementos en la norma acarrea que no supere el *test* referido y, por ende, que la norma sea inconstitucional. Para valorar si una norma supera estos parámetros, la Corte Constitucional ha señalado que se debe comprobar lo siguiente:

*“Sobre esta base, corresponde analizar la idoneidad, necesidad y proporcionalidad de la medida, por lo cual se debe valorar 1) **si existen otras alternativas menos gravosas para alcanzar el fin legítimo antes expuesto, o es el único medio para alcanzarlo**”;*

¹ Corte Constitucional del Ecuador. Sentencia No. 11-18-CN/19 dictada dentro del caso No. 11-18-CN de 12 de junio de 2019.

2) si es adecuada para "contribuir a la realización del objeto invocado"; y, 3) si es apropiada para desempeñar su función protectora, es decir si es el instrumento menos perturbador para conseguir el resultado deseado.² (el subrayado y resaltado me pertenecen)

5. A continuación, realizaremos un contraste de la norma en examen con cada uno de estos elementos.
6. Con relación al **primer punto**, esto es, **el fin constitucionalmente perseguido**, se debe verificar si la norma objeto de análisis busca alcanzar una finalidad constitucionalmente prevista. Caso contrario, no superaría este parámetro.
7. En el presente caso, lo que buscó el legislador al tipificar como una contravención penal el transporte de pasajeros o bienes sin tener un "*título habilitante*" era precautelar la seguridad de los ciudadanos para evitar cualquier afectación de los usuarios, como secuestros, robos, etc.
8. Con ello, aparentemente la norma objeto de examen cumpliría con el primer filtro, esto es, que persiga un fin constitucional legítimo, en tanto la norma buscaría proteger, *prima facie*, un derecho constitucional.
9. Ahora bien, en cuanto al **segundo requisito**, esto es, la **idoneidad** cabe el siguiente análisis. El parámetro de idoneidad de una medida restrictiva es superado si se verifica que la medida impuesta por el legislador es eficaz para alcanzar el objetivo para el cual se promulgó la norma.
10. En este sentido, para determinar si la norma supera o no este parámetro cabe la siguiente pregunta: ¿Desde que se promulgó la norma cuestionada se ha evitado que existan robos, secuestros o atracos en los servicios de transporte de pasajeros?
11. La respuesta a esta interrogante es sencilla, la norma no cumple con su objetivo. De hecho, todo lo contrario, los índices de inseguridad en el transporte, tanto de bienes como de personas, han aumentado significativamente, lo cual ni siquiera es un hecho controvertido³ pues aquello es de público conocimiento.⁴
12. Respecto al **tercer parámetro**, esto es, la **necesidad** es cabe señalar lo siguiente. Una norma restrictiva en el campo penal es necesaria si se verifica "*que no exista una medida alternativa*

² Corte Constitucional del Ecuador. Dictamen No. 5-19-OP/19 de 5 de diciembre de 2019.

³ Cfr. Diario El Comercio: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/turistas-son-vulnerables-a-hurtos.html>; <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito-preocupacion-asaltos-violentos-policia.html>. Diario el Universo: <https://ecuadorendirecto.com/2019/08/07/la-inseguridad-un-pasajero-fijo-del-transporte-publico/>. Diario EL Metro: <https://www.metroecuador.com.ec/ec/noticias/2018/03/24/instalaran-camaras-seguridad-transporte-publico-quito.html>, entre otros más.

⁴ De conformidad con el artículo 168 del Código Orgánico General de Procesos, los hechos públicos y notorios no requieren prueba.

*menos restrictiva de derechos que sea igualmente idónea para la consecución del fin constitucionalmente protegido”.*⁵

13. La norma cuestionada limita el derecho a la libertad de trabajo⁶, el ejercicio al comercio justo⁷ y la libre competencia, pues solo quienes obtengan un título habilitante pueden emprender en el transporte de personas con fines lucrativos y, quienes lo hagan sin tener dicho título, incurrir en una contravención de orden penal. Teniendo en cuenta, además, que el servicio que brindan plataformas digitales es esencialmente privado.
14. La Corte Constitucional, en el Dictamen No. 3-21-OP/21, ha aclarado que, por ejemplo, plataformas digitales que brinda servicios de transporte no pueden asimilarse a empresas de transportes, y que, si bien es necesaria una regulación, no es correcto darles un mismo tratamiento:

*“18. Por otro lado, cuando la norma establece “y cumplan con los requisitos mínimos establecidos en la presente ley” **está asimilando las plataformas digitales a un servicio de transporte. Si bien la plataforma optimiza la gestión del transporte, la regulación no puede ser igual que una empresa o servicio de transporte.** De ahí que la remisión a los requisitos propios establecidos en la ley podría afectar y hasta restringir los derechos de quienes desarrollan o administran las plataformas...”* (el énfasis me pertenece)

15. Como se observa, es evidente que no puede ser una contravención penal el no contar con un requisito administrativo. Aquello debe ser tratado por otra rama del derecho, más aún cuando el legislador trata indistintamente al transporte público y privado de la misma forma en esta norma.
16. En el campo penal solo deben estar aquellas conductas graves que lesionan un bien jurídico protegido y relevante para el Derecho Penal. Caso contrario, si aceptamos que toda aparente “infracción a la norma” puede entrar en esta esfera, aquello implicaría maximizar el Derecho Penal, cuando por disposición constitucional es de mínima aplicación.⁸
17. De allí que, es claro que no es necesario que la conducta que describe **el numeral 1 del párrafo tercero del Art. 386 del COIP** sea objeto de regulación en el campo penal, pues, inclusive, estas conductas guardan similitud con las previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre como infracciones administrativas.⁹

⁵ Corte Constitucional del Ecuador. Sentencia No. 025-16-SIN-CC, dictada dentro del caso No. 0047-14-IN, del 6 de abril de 2016.

⁶ Cfr. Constitución del Ecuador. Art. 66 numeral 17.

⁷ Cfr. Constitución del Ecuador. Art. 336.

⁸ Cfr. Constitución del Ecuador. Art. 195.

⁹ Cfr. Ley Orgánica de Transporte Terrestre. Arts. 80, 81 y 82.

18. Esto, además, constituye una transgresión al *non bis in ídem*¹⁰ al imponer a una persona tres sanciones por un mismo hecho.
19. Incluso, respecto de la **necesidad** de la sanción consistente en la retención del vehículo por un tiempo mínimo de 7 días, durante la audiencia pública llevada a cabo dentro del presente proceso, los legitimados pasivos hicieron referencia a la necesidad de dicha medida cuando se debe cambiar el color del vehículo, sin jamás poder justificar la necesidad de la misma, cuando el vehículo no se encuentra identificado con los colores propios del transporte público. Por tanto, es claro que la norma no cumple el test de necesidad, pues contiene una restricción de derechos sin una justificación concreta.
20. Por último, respecto al elemento de la **proporcionalidad en sentido estricto**, es decir, el equilibrio que debe existir entre la restricción constitucional (sanción) y la necesidad de protección del fin constitucional perseguido, en este caso tampoco se cumple.
21. La norma prevé la **imposición de tres sanciones simultáneas** por el mismo hecho: (i) el pago de dos salarios básicos del trabajador; (ii) la reducción de diez puntos de la licencia de conducir; y, (iii) la retención del vehículo por **mínimo 7 días**.
22. De estas tres sanciones, la más gravosa e irracional es la retención del vehículo. Esta sanción, además, es absolutamente discrecional pues en la norma solamente se prevé un tiempo **mínimo** de retención del vehículo. Esto le da absoluta libertad al Juez para imponer esta retención por el tiempo que él lo considere adecuado, siendo que, en promedio, actualmente, se imponen retenciones entre 30 y 45 días.
23. Por otra parte, en la mayoría de las contravenciones, que regulan conductas inclusive más graves, como por ejemplo dañar bienes públicos, se prevén únicamente **dos sanciones simultáneas** donde la multa es de máximo un salario básico. Es decir, la mitad de una de las sanciones que se describen en el numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP.
24. Además, en ninguna de las demás contravenciones de tránsito -clasificadas en nueve clases- se prevé como sanción la retención del vehículo por un tiempo indefinido como sucede en la norma objeto de cuestionamiento.¹¹ Ni siquiera cuando existe un accidente de tránsito en que se ocasiona daños materiales o incluso lesiones y pérdidas de vida -por ejemplo, un homicidio culposo por accidente de tránsito- se prevé una sanción similar.¹²
25. Finalmente, es importante mencionar que dentro del **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP**, se regulan varias conductas sin que se diferencie la graduación de la sanción en cada una de ellas.¹³

¹⁰ Cfr. Corte Constitucional del Ecuador. Sentencia No. 012-14-SEP-CC dictada dentro del caso No. 1180-11-EP.

¹¹ Cfr. Código Orgánico Integral Penal. Arts. 387, 388, 389, 390 y 391.

¹² Cfr. Código Orgánico Integral Penal. Art. 381 numeral 1.

¹³ Código Orgánico Integral Penal. - "Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - (...) Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días: 1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes,

26. Es decir, ni siquiera en la propia norma existe una proporcionalidad de la sanción, pues las conductas allí descritas no son equiparables entre sí. De hecho, en la norma no se distingue al transporte masivo de personas o bienes del transporte privado o comercial, teniendo cada una de estas circunstancias y ámbitos de acción y protección distintos.
27. Por tanto, es claro que la norma analizada no supera el *test de proporcionalidad* y, en consecuencia, contraviene el texto constitucional inconstitucional pues no es idónea, ni necesaria, ni tampoco proporcional en sentido estricto.

II. El párrafo tercero numeral 1 del artículo 386 del “COIP” vulnera el principio de legalidad

28. El artículo 73 numeral 3 de la Constitución recoge el principio de legalidad en materia sancionatoria, el cual implica que toda infracción y sanción estén tipificadas en una norma de orden legal; y, además, que la **conducta antijurídica y la sanción estén detalladas de forma clara, sin ningún tipo de ambigüedad** que “abra la puerta” a arbitrariedades por parte de los órganos del poder público.
29. En el caso *in examine*, la vulneración a este principio constitucional se da en relación con su segunda arista, esto es, que la sanción prevista para la conducta antijurídica **no esté detallada de forma ambigua en el texto normativo**.
30. La norma objeto de análisis contiene una sanción ambigua que permite al órgano jurisdiccional actuar con excesiva discrecionalidad, conforme el siguiente texto:

*“Art. 386.- Contravenciones de tránsito de primera clase. - (...) Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y **retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días**:*

1. La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no

sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado. Si además el vehículo ha sido pintado ilegalmente con el mismo color y características de los vehículos autorizados, la o el juzgador dispondrá que el vehículo sea pintado con un color distinto al de las unidades de transporte público o comercial y prohibirá su circulación, hasta tanto se cumpla con dicho mandamiento. El cumplimiento de esta orden solo será probado con la certificación que para el efecto extenderá el responsable del sitio de retención vehicular al que será trasladado el vehículo no autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.” (el subrayado y resaltado me pertenecen)

autorizado. Los costos del cambio de pintura del vehículo estarán a cargo de la persona contraventora.

2. La persona que conduzca un vehículo con una licencia de categoría diferente a la exigible para el tipo de vehículo que conduce.

*3. Las personas que participen con vehículos a motor en competencias en la vía pública.”
(el subrayado y resaltado me pertenecen)*

31. Como se observa, si una persona utiliza un vehículo sin “*título habilitante*” para transportar pasajeros o bienes será sancionada, a más de con la pérdida de puntos en su licencia de conducir y la imposición de una multa, con la retención de su vehículo **por un mínimo de siete días**. Además, sin considerar si se trata de un transporte público o privado, el legislador de manera indistinta aplica esta sanción.
32. Es decir, el legislador fijó sólo un plazo mínimo de retención del vehículo y con ello dejó a absoluta discrecionalidad del órgano jurisdiccional cuál es el tiempo máximo que el vehículo - que es propiedad privada- sea retenido.¹⁴ Bajo esta norma, el vehículo podría estar un año retenido si así lo considera el operador de justicia.
33. La existencia de normas que consagren una sanción ambigua o abierta que impidan conocer con certeza la consecuencia jurídica frente al cometimiento de una supuesta infracción, como lo hace la norma demandada, vulnera el principio de legalidad y a la seguridad jurídica.
34. En el presente caso, es indiscutible que, al fijarse una sanción real restrictiva de la propiedad privada de forma indeterminada, se contraviene el principio de legalidad pues éste “*reclama precisión y claridad en cuanto al supuesto de hecho y también en cuanto a la consecuencia jurídica, lo cual funge de garantía de la seguridad jurídica en cuatro sentidos diferentes.*”¹⁵

III. El párrafo tercero numeral 1 del artículo 386 del “COIP” vulnera el derecho al trabajo y a la libertad de empresa

35. El derecho a la propiedad privada está recogido en el artículo 66 numeral 26 de la Constitución, así como en el artículo 21 de la Convención Americana de Derechos Humanos. Este derecho garantiza a las personas al uso, goce y disposición de los bienes que adquieren y a que el Estado no interfiera arbitrariamente en su libre ejercicio.
36. Si bien este derecho constitucional, como cualquier otro derecho, puede y debe ser regulado, así como, también, puede ser restringido, en el caso puntual del derecho a la propiedad privada su restricción es siempre excepcional.¹⁶

¹⁴ En la práctica, los juzgadores lejos de aplicar el “mínimo” de la retención del vehículo, aplican como tiempo mínimo 15 días. Inclusive, se llega al caso de permanecer de 30 a 45 días el vehículo en los patios de retención vehicular.

¹⁵ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia No. C-4228-10 de 17 de septiembre de 2019.

¹⁶ Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso Salvador Chiriboga vs. Ecuador. Sentencia de fondo de 6 de mayo de 2008. Párr. 65.

37. En el presente caso, esta excepcionalidad no se cumple. Todo lo contrario, el legislador reguló una medida desproporcional que anula el ejercicio del derecho a la propiedad privada de forma injustificada.
38. *Primero*, porque la restricción al derecho a la propiedad privada al retener el vehículo por mínimo 7 días, tal y como lo determina **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP**, **no es excepcional**. Es decir, no se trata de una medida de *última ratio*. Esto, pues en todos los casos en los que presuntamente se configure la infracción descrita en la norma, se priva al propietario de su vehículo. No existe una gradación para determinar cuándo es procedente esta medida lesiva.
39. *Segundo*, porque el supuesto fin que busca la norma *in examine* no justifica que se prive a una persona del uso y goce de un bien privado -en un tiempo indeterminado-. Esto se verifica con un contraste sencillo con las demás normas que regulan las contravenciones de tránsito en el COIP, pues ni siquiera en aquellas en las que se pone en riesgo la vida de los pasajeros o cuando el conductor está bajo sustancias estupefacientes, se prevé como sanción la retención mínima de 7 días del vehículo.
40. *Tercero*, porque no existe racionalidad alguna en la medida adoptada, esto es, no se garantiza ningún bien jurídico con la retención del vehículo. Esta medida únicamente afecta a la persona presuntamente infractora, pues se le priva de un bien privado, sin que implique un beneficio para el interés común.
41. Es más, durante esta privación arbitraria de bienes privados, incluso, se han dado casos de que los agentes metropolitanos “venden” los vehículos retenidos, tal como lo revela la siguiente nota de prensa¹⁷:

¹⁷ Cfr. <https://www.teleamazonas.com/amt-vehiculo-venta-robo/>



Auto retenido en patio de la AMT fue vendido a otra persona



Un ciudadano exige a la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT) que se responsabilice por un auto vendido mientras se encontraba en un patio de retención vehicular, ubicado en el norte de Quito.

El auto de Andrés Gutiérrez, retenido el 10 de diciembre del 2020 e ingresó a los patios de la AMT por ofrecer servicio de taxi no regularizado. El automóvil ingresó al patio de retención vehicular Bicentenario 1, donde el propietario lo visitaba periódicamente para constatar su estado.

Sin embargo, una alerta del peaje de la autopista General Rumiñahui encendió las alarmas de que su vehículo ya no se encontraba en el patio de la AMT. Andrés, asegura que al ver los correos electrónicos de no pago de peaje acudió al patio de retención pero ahí no tenían registro de salida del vehículo.

42. Los bienes privados no pueden ser objeto de privación arbitraria por parte del Estado, pues el uso y goce de los mismos no está condicionado a que una persona se pueda ver envuelta en un proceso penal. La responsabilidad de una persona, que la afronta a título personal, así como a través de reparaciones materiales, es independiente y autónoma de sus bienes. Salvo en aquellos casos en los que se juzgue, precisamente, la forma de obtención de estos bienes.

IV. El párrafo tercero numeral 1 del artículo 386 del “COIP” vulnera el derecho al trabajo y a la libertad de empresa

43. El derecho al trabajo y el derecho a ejercer actividades económicas lícitas deben entenderse de manera complementaria. Toda persona tiene derecho a ejecutar actividades laborales y nadie puede prohibirle a dejar de hacer algo que no se encuentra prohibido por el ordenamiento jurídico, tal y como lo prevé el artículo 66 numeral 29 literal d) del texto constitucional: “Ninguna persona pueda ser obligada a hacer algo prohibido o a dejar de hacer algo no prohibido por la ley”.
44. Esto no quiere decir que el derecho al trabajo y la libertad de empresa sean derechos absolutos. Por el contrario, son derecho que admiten – y de hecho tienen – varias limitaciones.

Sin embargo, no es lo mismo limitar o regular el ejercicio de un derecho, que sancionar el ejercicio de una actividad económica lícita a través del derecho penal.

45. La falta de cumplimiento de uno de los requisitos legales para operar en cierta rama económica usualmente acarrea una multa e inclusive la clausura del local comercial, pues son temas relativos a faltas administrativas. En cambio, el derecho penal – tanto en los delitos como en las contravenciones – reprime un acto reprochable socialmente.
46. La norma objeto de examen contraviene el derecho a la libertad de trabajo al sancionar en el ámbito penal un tema que debería ser discutido en sede administrativa. El ejercicio de una actividad laboral lícita que, podría o no requerir un documento administrativo habilitante, no puede ni debe ser reprimido en el campo penal, pues ello implica criminalizar el ejercicio de un derecho social que por su naturaleza es cambiante y evolutivo.
47. El COIP fue promulgado en febrero de 2014 como resultado de una reforma profunda al sistema penal ecuatoriano que databa de 1971 y evidentemente era anacrónico para la época.
48. En este cuerpo normativo, **en el numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386**, se reguló como una contravención penal, de manera amplísima, el hecho de que una persona *“transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado”*.
49. El propósito de esta norma era combatir al denominado *taxismo pirata*. Es decir, personas particulares que salían en vehículos privados, muchas veces identificados con el color de los taxistas regulares, a las calles en busca de pasajeros, sin ningún tipo de regulación ni autorregulación, registro o control previo.
50. Sin embargo, por la forma amplísima en como está redactado el **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP**, abarca a *“toda actividad relacionada con la prestación de servicios de transporte de pasajeros”*, lo cual la torna actualmente en inconstitucional.
51. Lo dicho, pues, como quedó expuesto, se está criminalizando el ejercicio de una actividad que no está prohibida y ni siquiera está reglada en el Ecuador. La Corte Constitucional, de cierta forma, en el Dictamen No. 3-21-OP/21, ha reconocido que el servicio de las plataformas digitales, si bien amerita regulación, no es ni constituye una contravención penal.
52. De hecho, la propia Corte Constitucional ha advertido que no se puede equiparar el servicio de transporte que brinda un taxi con el de las plataformas digitales, de la siguiente manera:

*“18. Por otro lado, cuando la norma establece “y cumplan con los requisitos mínimos establecidos en la presente ley” **está asimilando las plataformas digitales a un servicio de transporte. Si bien la plataforma optimiza la gestión del transporte, la regulación no puede ser igual que una empresa o servicio de transporte.** De ahí que la remisión a los requisitos propios establecidos en la ley podría afectar y hasta*

restringir los derechos de quienes desarrollan o administran las plataformas...” (el énfasis me pertenece)

53. Entre la presentación de la demanda de inconstitucionalidad y la presente fecha, ya se reguló -de manera abstracta- el ejercicio de la actividad de las plataformas digitales en el país.¹⁸ En el artículo 62A de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre se dispuso que cada Municipio será el que desarrolle cómo deben operar las plataformas digitales que brindan servicios de transporte¹⁹, normativa que aún no ha sido expedida por las respectivas municipalidades.
54. Lo dicho corrobora que la actividad desarrollada por plataformas digitales no implica el cometimiento de una contravención penal, pues se trataba de una actividad sin regulación normativa -situación que persiste hasta la actualidad-, lo cual de ninguna manera podía ser tratado desde el campo penal. La falta de regulación de una actividad económica no es equivalente a sostener que ésta sea ilegal.
55. Es por ello que debe excluirse de la órbita de control del derecho penal a una actividad económica que no está prohibida y que, poco a poco, tiende a ser objeto de regulación en el Ecuador y el mundo entero. Insistimos, la ausencia de normas de regulación específica no implica que dicha actividad económica sea prohibida o ilegal.
56. Es justo por la evolución constante de la sociedad que el control abstracto de constitucionalidad, conforme lo ordena el artículo 76 numeral 6 de la LOGJCC, tiene como última medida la expulsión de la norma y prefiere que la Corte Constitucional salvaguarde la misma mediante una sentencia de constitucionalidad condicionada²⁰ y la armonice con el desarrollo de la sociedad en la cual se aplica, que es lo que se solicita a la Corte Constitucional.
57. En este caso, la Corte Constitucional puede modular el **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP** para garantizar que este guarde armonía con el texto constitucional y, se evite que, por la generalidad de su redacción se criminalicen conductas que no deben estar reguladas por el derecho penal.

V. Petición

58. Por lo expuesto, solicito que se acepte la demanda de inconstitucionalidad y se declare la inconstitucionalidad por el fondo del **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP**, por contravenir los presupuestos constitucionales antes detallados.

¹⁸ Cfr. Registro Oficial Suplemento 512 de 10 de agosto de 2021.

¹⁹ Cfr. Ley Orgánica de Transporte Terrestre. “Art. 62A.- *De la regulación y autorización de plataformas digitales.-Las plataformas digitales, constituyen herramientas tecnológicas para la optimización de la gestión del transporte terrestre establecido en la presente Ley, con excepción del servicio de transporte particular. La Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales, dentro de su jurisdicción y en el ámbito de su competencia, regularán y autorizarán el funcionamiento de las mismas, siempre y cuando se aseguren las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad.*”

²⁰ Cfr. Corte Constitucional. Sentencia No. 002-09-SAN-CC de 2 de abril de 2009.

59. En el supuesto no consentido de que no se acepte la pretensión principal, en uso de las facultades de modulación de la Corte Constitucional y en atención al *principio pro legislatore*, solicito a esta Magistratura que declare la constitucionalidad condicionada del **numeral 1 del párrafo tercero del artículo 386 del COIP**, modulando el contenido de la sanción desproporcionada y la ambigüedad de la conducta ilícita descrita para garantizar los derechos constitucionales de los ciudadanos y que, por ejemplo, no se retengan los vehículos cuando los mismos no deban cambiarse de color (medida que solamente tiene justificación cuando los vehículos circulan con los colores característicos del transporte público) o los vehículos no se retengan indefinidamente.
60. Notificaciones que me correspondan las seguiré recibiendo en las casillas electrónicas y físicas señaladas para el efecto.

Firmo en mi calidad de abogado debidamente autorizado,

Juan Francisco Guerrero
ABOGADO, Mat. 8672 CAP