

**ARGUMENTACIÓN SOBRE LA OBJECCIÓN PRESIDENCIAL POR
INCONSTITUCIONALIDAD AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA
REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE,
TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

Conforme a lo establecido en el artículo 131 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, que determina el trámite a seguir cuando el Presidente de la República objete total o parcialmente un proyecto de ley por razones de inconstitucionalidad; a fin de cumplir con lo dispuesto en la letra c) del número 1 del referido artículo, se procede a exponer las razones por las cuales se considera infundada la objeción total por inconstitucionalidad del Presidente de la República, al Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en los siguientes términos:

1. ANTECEDENTES:

El Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, recopila 17 proyectos de ley que han sido presentados desde el año 2018; en este sentido, la Asamblea Nacional en ejercicio de las facultades constitucionales y legales contempladas en el número 6 del artículo 120 de la Constitución de la República; y en el número 6 del artículo 9 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, aprobó el referido proyecto de ley objetado por inconstitucionalidad por parte del Presidente de la República.

El procedimiento de objeción parcial por inconstitucionalidad, responde a los siguientes antecedentes:

1.1. Mediante memorando Nro. AN-SG-2021-1608-M de 03 de junio de 2021, el Secretario General de la Asamblea Nacional, por disposición de la señora Presidenta de la Asamblea Nacional, abogada Esperanza Guadalupe Llori Abarca, puso en conocimiento de la Coordinación General de Asesoría Jurídica, copia del Oficio No. T. 47-SGJ-21-0022 de 02 de junio 2021, ingresado en la misma fecha, con número de trámite 404192, suscrito por el señor Guillermo Lasso Mendoza, Presidente Constitucional de la República del Ecuador, mismo que contiene la "Objeción Parcial por inconstitucional al Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial", a fin de que se elabore el correspondiente escrito dirigido a la Corte Constitucional para la emisión del dictamen correspondiente, según lo establece el primer inciso del artículo 65 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa.

1.2. Mediante memorando Nro. AN-AG-CJ-2021-0254-M de 04 de junio de 2021, se solicitó al Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, al ser la responsable de conocer asuntos afines al caso, emita un informe sobre lo manifestado por el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, referente a la "Objeción Parcial por inconstitucional al Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial"

1.3. Mediante memorando Nro. AN-SG-2021-1656-M de 05 de junio de 2021, el Secretario General, para conocimiento y fines pertinentes de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, en referencia al memorando Nro. AN-AG-CJ-2021-0254-M, así como también el oficio No. 0269-PGSPFNORTE de 03 de junio de 2021, suscrito por los miembros representantes de la Federación Nacional de Operadoras de Transporte en Taxis del Ecuador FEDOTAXIS.

1.4. Mediante memorando Nro. AN-CDEP-2021-0071-M de 11 de junio de 2021, el Presidente de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa, sobre el requerimiento de informe, en la parte pertinente, manifestó lo siguiente:

“(...) en mi calidad de Presidente de esta Comisión considero que, al versar la objeción de la presidencia sobre la constitucionalidad de cuatro artículos del “Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, le compete únicamente a la Corte Constitucional de Ecuador pronunciarse al respecto, por lo cual estaremos atentos al pronunciamiento que emita el máximo órgano de control constitucional del país.

Al no contar con el informe de la Comisión Especializada Permanente de Desarrollo Económico, Productivo y la Microempresa sobre la objeción parcial por inconstitucionalidad puesta en su consideración, que refleje y aporte elementos de análisis y sustento constitucional, ya que no consta ninguna observación, afirmación o contradicción emitida; el documento habilitante para el análisis y la presente argumentación constituye el “Informe para Segundo Debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”.

2. ANÁLISIS, CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN DEL INFORME PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA REFORMATORIA A LA LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL:

En el referido informe, tratado el 12 de marzo de 2020 por los miembros de la “Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, de ese entonces, se analizó y aprobó reformar la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, considerando varios aspectos, como:

1. Movilidad sostenible (Electromovilidad, Movilidad Activa y Micromovilidad).
2. Desarrollo del modelo de gobierno descentralizado y coordinación interinstitucional.
3. Fortalecimiento de la Educación Vial.
4. Mejoramiento de la Educación Vial.

5. Capacitación de los servidores del control operativo de tránsito.
6. Seguridad Jurídica y eficiencia en la prestación de servicios a la ciudadanía.
7. Planificación, Control y Tecnología.

Aspectos que fueron considerados, analizados y aprobados bajo los siguientes criterios de orientación que constan detallados en la foja 38 y 39 del referido informe.

3. RAZONES POR LAS QUE SE CONSIDERA INFUNDADA LA OBJECCIÓN PARCIAL DE INCONSTITUCIONALIDAD:

3.1. Sobre las afirmaciones de la objeción del artículo 46 que agrega el artículo 62.a:

El artículo 46 del Proyecto de Ley que agrega, el artículo 62.a en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece lo siguiente:

“(...) Artículo 46.- Sustitúyase el contenido del artículo 62 por el siguiente y agréguese luego el siguiente artículo 62.a:

Art. 62.a.- 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 pertenezcan a operadoras debidamente constituidas y cumplan con los requisitos mínimos establecidos en la presente ley, como también en las condiciones mínimas ambientales, de calidad y seguridad (...).”

Para el correspondiente análisis de constitucionalidad, es importante citar el contenido del artículo 40 del Proyecto de Ley que sustituye el texto del artículo 56 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, norma que no fue objetada por el Presidente de la República, por vicios de inconstitucionalidad, este artículo determina lo siguiente:

“(...) Artículo 40.- Sustitúyase el texto del artículo 56 con el siguiente texto:

Art. 56.- Prestación del servicio de transporte público.- El servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante el respectivo título habilitante a operadoras legalmente constituidas, sobre la base de un informe técnico de las necesidades definidas en el Plan de Rutas y Frecuencias aprobado por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados de acuerdo con sus competencias, con base en el respectivo Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial.”

El artículo 46 propuesto dentro de la reforma es claro y conceptúa a las plataformas digitales como herramientas tecnológicas para la optimización del transporte, siendo estas partes y

concordantes con las normas que regulan la materia. Es así que no existe vulneración del derecho a las personas a desarrollar actividades económicas, en cuanto el proceso de planificación, regulación y control sobre el tránsito y el transporte se encuentra ya determinado en el artículo 30.4 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, así como las competencias para el otorgamiento de los títulos habilitantes por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales ya están regulados por la norma actual y se hace únicamente una interpretación concordante y clara, consiguiente un nexo lógico de la propuesta.

Dentro de los criterios de la Ley siempre se observó el reconocimiento de los derechos y garantías laborales de choferes profesionales y trabajadores de las operadoras de transporte, así como de sus

usuarios con respeto a los conceptos, procedimientos legales con base en el ordenamiento jurídico vigente y el derecho comparado.

Para operar un servicio público de transporte deberá cumplir con los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Comprende también al que se presta mediante tranvías, metros, teleféricos, funiculares y otros similares y será servido a través de rutas, cables o fajas transportadoras preestablecidas.

La norma citada establece la obligación genérica respecto a que únicamente las operadoras legalmente constituidas, por medio del respectivo título habilitante, están facultadas para la prestación del servicio de transporte público, considerando que aquel debe ser brindado bajo parámetros de seguridad, medio ambientales, mecánicos entre otros; premisa determinada a partir del reconocimiento constitucional de los derechos del consumidor, en el artículo 52 y en normativa infraconstitucional que desarrolla este derecho, en este sentido, esta regulación normativa permite a la autoridad de control, Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y los Gobiernos Autónomos Descentralizados, controlar de una manera eficaz el cumplimiento de estos parámetros, los que coadyuvan a que exista un transporte público brindado con condiciones de óptimo servicio a la ciudadanía.

El Proyecto de Ley en el artículo 42, reconoce un tipo diferenciado de transporte público, el comercial, el que a pesar de tener sus propias características de servicio, de igual forma debe ser *prestado únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*, por tanto, la Ley a pesar de que realiza un reconocimiento de una subcategoría del servicio de transporte, no elimina el imperativo de que aquel debe ser prestado por operadoras debidamente autorizadas, debido a que es necesaria de igual manera su regulación bajo los parámetros antes detallados, entonces no podría excluirse de esta regulación a las plataformas digitales que prestan servicio de transporte público, el cual por su importancia tiene que ser controlado desde el órgano competente, para que se aseguren condiciones adecuadas en dicha

prestación, la que sólo se puede realizar cuando el sujeto objeto de dicho control es una operadora debidamente constituida, y que posee el correspondiente título habilitante, recordemos que la tutela de los derechos del usuario del sistema de transporte público también deben ser garantizados por el Estado.

Entonces, no podrían establecerse requisitos y condiciones diferentes para la prestación del servicio de transporte por medio de las plataformas digitales, en virtud del reconocimiento a la igualdad y no discriminación y trato excluyente.

3.2. Sobre las afirmaciones de la objeción del artículo 56:

El artículo 56 del Proyecto de Ley que agrega el artículo 73.a en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece lo siguiente:

“(...) Artículo 56.-Agréguese a continuación del artículo 73 el artículo 73.a:

Art.73.a.- Procedimiento para otorgamiento de títulos habilitantes y prohibición de comercialización de cupos.- El procedimiento y los requisitos para la obtención de los informes técnicos de factibilidad serán regulados por el Directorio de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro del ámbito de sus competencias.

Los socios o accionistas de la operadora, no podrán dejar de formar parte de la misma por un período de cinco (5) años, contados a partir de la emisión del título habilitante o desde la fecha de su ingreso al mismo.

La operadora dentro del período arriba indicado, no podrá realizar cambio de socios o accionistas. La violación a la presente disposición por parte de los socios o accionistas dará lugar a la reversión administrativa del cupo al Estado, y seguirá el procedimiento administrativo correspondiente (...)”

Para especificar la argumentación de constitucionalidad, es importante considerar el principio de temporalidad de esta norma, la que sin lugar a dudas no es indefinida, simplemente su regulación está encaminada para evitar que exista una actuación irregular en la transferencia de cupos de parte de los transportistas, como por ejemplo la sobredimensión del costo en el momento de la venta, tomando en cuenta la transportación es un servicio público, no un negocio donde el lucro prima, por consiguiente, no existe transgresión al derecho constitucional a la libre asociación.

El Estado en su capacidad regulatoria por medio del desarrollo normativo, debe controlar que exista un adecuado ejercicio del derecho de libertad de asociación, en pro de garantizar una adecuada prestación del servicio, por sobre el lucro que podría generarse en caso de se permita una indiscriminada comercialización de acciones.

La imposición de limitaciones en el ejercicio de un derecho de manera temporal no significa que configura una transgresión de carácter constitucional como tal, debido a que el cometido

de la norma es otorgar una regulación específica para evitar lesiones a otros derechos, con una adecuada formulación de políticas públicas.

Complementando, la Constitución de la República, sobre la formulación de las políticas públicas, en el artículo 85 señala:

“(...) Art. 85.- La formulación, ejecución, evaluación y control de las políticas públicas y servicios públicos que garanticen los derechos reconocidos por la Constitución, se regularán de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Las políticas públicas y la prestación de bienes y servicios públicos se orientarán a hacer efectivos el buen vivir y todos los derechos, y se formularán a partir del principio de solidaridad.

2. Sin perjuicio de la prevalencia del interés general sobre el interés particular, cuando los efectos de la ejecución de las políticas públicas o prestación de bienes o servicios públicos vulneren o amenacen con vulnerar derechos constitucionales, la política o prestación deberá reformularse o se adoptarán medidas alternativas que concilien los derechos en conflicto (...)”

Es importante señalar que, en el proyecto normativo y en específico en esta norma, se procura la garantía de la prestación de servicio para toda la ciudadanía, debido a que las asignaciones de plazas de parte del ente regulador para los operadores de transporte son variadas, en razón del lugar donde se presta el servicio, el cual debe ser continuo.

En un sentido puro de la dimensión dialéctica, Miguel Angel Ciuro Caldani, menciona que la temporalidad como oportunidad para realizar los valores se debe constituir con la coadyuvancia de la justicia con otros valores y entre estos un lugar muy destacado corresponde a la integración con la utilidad, ya que es en su ámbito donde se despliega la relación de los "medios" con los "fines", siendo necesaria la reforma para permitir permanencia, estabilidad y crecimiento de los espacios en donde la tecnocracia confluya y vaya de la mano con los espacios democráticos y de libre elección, eliminando procesos de comercialización de cupos y posibles monopolios de corrupción a través de ello.

Se recalca así, que dentro de la reforma no se vulnera la libertad o el derecho de asociación entendiéndola como la libre disponibilidad de los miembros individuos para constituir formalmente agrupaciones permanentes o personas jurídicas encaminadas a la consecución de fines específicos, pero si se destaca si un tiempo (temporalidad) de cinco años, que comprendida en su contexto normativo, busca impedir la comercialización de cupos y desvanecer la corrupción que puede crearse frente a la negociación de los mismos.

Entonces, la Asamblea Nacional como órgano de facultad legislativa, no ha vulnerado el derecho a la libertad de asociación constitucional, el desarrollo normativo citado en la norma objeto de análisis tiene una visión en garantía del interés general sobre el particular, para que se permita y faculte la prestación de un servicio de carácter público de forma continua, evitando que predominen intereses que no concuerdan con la visión y función de un servicio que debe

ser otorgado con fin social y de carácter humano, en apoyo a la colectividad para la satisfacción de sus derechos y necesidades, la transportación debe cumplir con estos matices.

3.3. Sobre las afirmaciones de la objeción del artículo 57 literal b) y 58 literal b):

Los artículos 57 literal b) y 58 literal b) del Proyecto de Ley que sustituye el texto de los artículos 74 y 75 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece lo siguiente:

“Artículo 57.- Sustitúyase el artículo 74 por el siguiente texto:

Artículo 74.- Títulos habilitantes otorgados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.- Compete a la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, otorgar los siguiente títulos habilitantes:

(...)

b) Permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada, mixto y turístico o corporativo, en todos los ámbitos.

(...)”

“Artículo 58.- Sustitúyase el contenido del artículo 75 por el siguiente texto:

Artículo 75.- Títulos habilitantes otorgados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados.- Corresponde a los Gobiernos Autónomos Descentralizados, dentro de su jurisdicción y en el ámbito de su competencia, otorgar los siguiente títulos habilitantes, según corresponda:

(...)

b) Permisos de Operación para la prestación de los servicios de transporte comercial en todas sus modalidades, para el ámbito intracantonal, a excepción de carga pesada, mixto y turístico.

(...)”

De la evolución de las disposiciones legales en esta materia de análisis, desde la publicación de la versión original de la Ley (texto sin reformas) en el Suplemento del Registro Oficial 398, 7-VIII-2008, pasando por la reforma realizada por la ley reformativa publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 415, de 29 de Marzo de 2011, hasta llegar a la reforma realizada a la ley de la materia (en actual vigencia) y publicada en el Registro Oficial 407-2S, 31-XII-2014, la modalidad del transporte mixto, no había sido reconocida en la Ley de Tránsito, lo que descarta el retroceso al que se hace mención con la objeción por inconstitucionalidad.

La inclusión de la modalidad mixta de transporte en la ley, busca la seguridad jurídica, además de generar y desencadenar todos los efectos que le dan la posibilidad a la institución o al funcionario de realizar una acción con sustento legal, en función de la norma que se constituye en piedra angular de la administración pública, prevista en el Art. 226 de la Constitución.

Si bien en el artículo 57 objetado por inconstitucionalidad, se incorpora la palabra “mixto”, para que el otorgamiento de los títulos habilitantes como los permisos de operación de servicios de transporte comercial bajo la modalidad de carga pesada, mixto y turístico o corporativo, en todos los ámbitos, constituya parte de las competencias de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, responde a causas plenamente justificadas, pues, al ser el transporte mixto destinado para la operación dentro de áreas rurales que de una u otra manera se conectan entre sí, resulta evidente que los tramos recorridos resultan más distantes de los que se operan dentro de un cantón; por lo que el control de aquellos permisos debe responder a controles y criterios técnicos y específicos, con los que de manera singular cuenta la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; si bien, los Gobiernos Autónomos Descentralizados GADs, cuentan con departamentos o áreas que realizan el referido control, siguen las directrices de la especificidad del organismo técnico de Regulación y Control en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, evitando así la dispersión y división de criterios técnicos que pueden ser o no aplicados por los GADs de diferentes formas.

La misma incorporación en la letra b) del artículo 58, además de las razones expuestas, responde a la concordancia y uniformidad normativa que debe existir entre las disposiciones legales consecuentes.

De esta manera, se asegura la aplicación y respeto a la seguridad jurídica consagrada en el artículo 82 de la Constitución de la República, ya que, es el organismo técnico que emite disposiciones, reglas técnicas y específicas para el control y emisión de los permisos; permitiendo además, asegurar la uniformidad de esos criterios y aplicación de los mismos por un solo ente u organismo.

3.4. Sobre las afirmaciones de la objeción del artículo 169 que incorpora la disposición transitoria octogésima primera:

El artículo 169 del Proyecto de Ley que agrega, la disposición transitoria octogésima primera en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece lo siguiente:

“Artículo 169.- A partir de la Disposición Transitoria Vigésima Séptima, agréganse las siguientes Disposiciones Transitorias:

(...)

Octogésima Primera.- Declárese la moratoria para el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes dentro de todo el territorio nacional por el plazo de dos años contados a partir de la vigencia de la presente ley.”

Esta disposición transitoria, determina una limitación temporal para la emisión de aquellos títulos, esta situación, permitirá de una u otra forma, durante este tiempo, regularizar y ejecutar el control necesario para brindar a la población un servicio de transporte de calidad, con los vehículos sujetos a control, en condiciones seguras que garanticen la confiabilidad en todas las circunscripciones del servicio de transporte. En situaciones como las que se regulan en el proyecto de ley objetado, surge la necesidad de establecer limitaciones temporales, sin que esto desde ninguna perspectiva constituya impedimento al derecho del trabajo.

En determinadas circunstancias, por la naturaleza misma de la organización estatal de la provisión de los servicios públicos, es necesario que se tomen medidas de esta naturaleza, para regular el sector, controlarlo, con la finalidad de asegurar un trabajo digno ordenado e inclusivo para los que trabajan o llegaren a desenvolverse en este sector de la economía.

Si bien la premisa es el derecho a la igualdad formal, material y no discriminación, se ha demostrado que estableciendo parámetros en razón de distintas realidades, para el ejercicio de derechos y cumplimiento de obligaciones, se puede lograr un equilibrio general sin discriminar.

Sobre la objeción parcial por inconstitucionalidad a los referidos artículos del proyecto de ley, cabe mencionar también que el Estado antes de considerar derechos y garantías, estructura responsabilidades, única vía para conformar su desarrollo, en función de la organización, trabajo, aporte de sus conciudadanos, para sobre aquello generar derechos en cuanto tiene que ver con los servicios públicos.

Al respecto, el artículo 66 numeral 4 de la Constitución de la República reconoce la igualdad formal, en este sentido:

“(...) Art. 66.- Se reconoce y garantizará a las personas:

4. Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación (...)”

Acotando lo señalado, la Corte Constitucional haciendo un análisis y desarrollo de este derecho, en sentencia No. 344-16-SEP-CC, caso No. 1180-10-EP, citando a la sentencia No. 002-13-SEP-CC precisó:

“(...) Es importante resaltar que la Constitución de Montecristi marca una distinción entre igualdad formal y material, lo que constituye un avance importante del Estado constitucional de derechos y justicia que pretende expandir el contenido tradicional de la igualdad en sentido formal a fin de que aquella no solo busque proporcionar un trato igual a los iguales, sino también, conceder un trato desigual a los desiguales, de manera que se considere las diferencias legítimas que existen entre las personas dadas sus condiciones reales de existencia y que justifican un tratamiento jurídico diferente, con la finalidad de alcanzar una equiparación real de oportunidades y acceso a todos los derechos reconocidos y garantizados en la Constitución.

En este sentido, la Corte Constitucional señaló mediante la sentencia No. 002-13-SEP-CC, que: "Por tanto, el concepto de igualdad no significará una igualdad de trato uniforme por

parte del Estado, sino más bien un trato igual a situaciones idénticas, pero diferente entre otras situaciones... (...) ".¹

Complementando, es preciso recordar que en varias sentencias constitucionales, la Corte ya se ha pronunciado en lo referente al concepto de igualdad, en la sentencia No. 002-14-SIN-CC de fecha 18 de agosto de 2014 sobre el caso 0056-12-IN y 003-12-IA acumulados, en el párrafo 2 de la página 47, explica lo pertinente:

“(...) Esta Corte Constitucional ha sido enfática en señalar que el concepto de igualdad no significa una igualdad de trato uniforme, sino más bien un trato igual en situaciones idénticas y un trato diferente en situaciones diversas, añadiendo que dentro del ordenamiento jurídico existen disposiciones legales cuya aplicación se ha establecido previamente para hechos fácticos y actores sociales concretos. (...)”²

En la sentencia No. 019-16-SIN-CC de 22 de marzo de 2016 sobre el caso 0090-15-IN, en la página 13, párrafo 2, determina;

“(...) Dentro de la configuración normativa del derecho a la igualdad nos podemos encontrar con dos dimensiones: la denominada igualdad jurídica o formal y la igualdad de hecho o material. La primera de las mencionadas hace referencia a la igualdad ante la ley, es decir una igualdad en cuanto a la configuración y aplicación de normativa jurídica, mientras que la segunda hará referencia a las particularidades de los sujetos, grupos o colectivos, quienes deben ser tratados de manera igualitaria si se encuentran dentro de circunstancias fácticas similares, prohibiéndose cualquier acto discriminatorio. (...)”³

En este caso, considerando la línea jurisprudencial de la Corte Constitucional, queda claro que no ha existido discriminación, sino reconocimiento de la igualdad formal.

Como resultado de la facultad normativa, el legislador de conformidad con lo establecido en el artículo 84 de la Constitución, ha adecuado formal y materialmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial para salvaguardar la tutela del derecho de los usuarios y consumidores, a recibir bienes y servicios regulados para garantizar su adecuada prestación, a través del reconocimiento de la igualdad formal, al estar refiriéndonos a una visión genérica y única del servicio de transporte terrestre.

La objeción parcial sobre el articulado expuesto, se sustenta a juicio del Presidente de la República, en la transgresión de los artículos 33 y 66 numeral 15 de la Constitución, sobre el derecho que tienen las personas a desarrollar actividades económicas y sobre el derecho al trabajo, sin embargo no se está impidiendo el ejercicio de estos derechos, únicamente se

1 Sentencia de la Corte Constitucional No. 344-16-SEP-CC, caso No. 1180-10-EP

2 Sentencia de la Corte Constitucional No. 002-14-SIN-CC de fecha 18 de agosto de 2014 sobre el caso 0056-12-IN y 003-12-IA

3 Sentencia de la Corte Constitucional No. 019-16-SIN-CC de 22 de marzo de 2016 sobre el caso 0090-15-IN

establecen condicionamientos en base a un imperativo genérico, que es de obligatorio cumplimiento para todos quienes presten el servicio de transporte terrestre, para asegurar una adecuada prestación por parte de quienes estén legalmente autorizados, este derecho en lo concerniente al transporte debe ser regulado, debido a que estamos frente a un servicio a la colectividad, el que debe ser satisfecho de la mejor forma para salvaguardar la integridad de los usuarios.

Por último la objeción se fundamenta en una presunta transgresión al artículo 66 núm. 16 de la Constitución de la República sobre el derecho de libertad de contratación, siguiendo la misma línea argumentativa, la prestación del servicio debe ser satisfecho por operadoras de transporte reguladas para el efecto, legalmente constituidas, bajo los lineamientos señalados por la ley, con el objetivo de que exista el cumplimiento por lo menos, de condiciones mínimas medio ambientales, de seguridad, entre otras las que tienen que ser impuestas por ente a cargo regulador para el efecto.

4. CONCLUSIÓN Y PETICIÓN:

En consideración del tratamiento y análisis realizado por la “*Comisión Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*” que consta en el Informe para segundo debate del Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, aprobado el 12 de marzo de 2020; así como, de las argumentaciones planteadas en el presente libelo, las facultades legislativas ejercidas por el Pleno de la Asamblea Nacional al aprobar el citado Proyecto de Ley, de ninguna manera contradicen los derechos constitucionales consagrados en la Carta Magna; por lo que se concluye que, la objeción total por inconstitucionalidad emitida por el titular del Ejecutivo, resulta infundada.

En razón de lo expuesto, se solicita acoger lo expuesto en el presente escrito a fin de que se emita Dictamen mediante el cual se ratifique la constitucionalidad de las disposiciones contenidas en el Proyecto de Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Dado y suscrito a los 12 días del mes de junio de 2021.

Abg. Santiago Salazar Armijos
COORDINADOR GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA