

Quito, D.M., 09 de junio de 2020

CASO No. 10-14-IN

**EL PLENO DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR,
EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES,
EMITE LA SIGUIENTE**

Sentencia

Tema: Esta sentencia analiza una demanda de inconstitucionalidad que impugna el numeral 4 del artículo 13 de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra, referente a no tener antecedentes penales de tránsito como uno de los criterios de selección para otorgar cupos de operación a socios o accionistas de una compañía o cooperativa de taxis ejecutivos.

I Antecedentes procesales

1. El 9 de mayo de 2014, John Fernando Delgado Chalá, por sus propios derechos, presentó acción pública de inconstitucionalidad en contra del numeral 4 del artículo 13 de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra, vigente desde el 25 de abril de 2011.
2. El 24 de junio de 2014, la Sala de Admisión de la Corte Constitucional admitió a trámite la presente causa.
3. El 25 de julio de 2014, la Procuraduría General del Estado contestó la demanda trasladada por la Corte Constitucional. El 31 de julio de 2014, el alcalde y el procurador síndico del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra contestaron la demanda de inconstitucionalidad.
4. El día 5 de febrero de 2019, entraron en funciones los actuales miembros de la Corte Constitucional. El 9 de julio de 2019, en el sorteo realizado en el Pleno del organismo se asignó la sustanciación de la causa a la jueza constitucional Carmen Corral Ponce, quien avocó conocimiento el 12 de febrero de 2020, requiriendo a la Secretaría General del Concejo Municipal de Ibarra, que remita una certificación sobre la vigencia de la norma demandada.
5. Mediante oficio No. 041-SG-2020-O de 21 de febrero de 2020, el Secretario General del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, respondió lo requerido,

indicando que el 5 de julio de 2013 fue reformada, para incorporar dos disposiciones transitorias. Concluyendo en la parte pertinente que: *“En base a lo expuesto tengo a bien certificar que la ORDENANZA QUE PLANIFICA, REGULA Y CONTROLA EL TRANSPORTE DE TAXI CON SERVICIO EJECUTIVO EN EL CANTÓN IBARRA y su reforma se mantienen vigentes”*.

II. Competencia de la Corte Constitucional

6. La Corte Constitucional es competente para conocer y resolver acciones públicas de inconstitucionalidad, en virtud del numeral 2 del artículo 436 de la Constitución de la República del Ecuador.

III. La norma considerada inconstitucional y los argumentos

7. El accionante cuestiona la constitucionalidad del numeral 4 del artículo 13 de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra.

8. El tenor de la norma impugnada dice:

“Artículo 13.- Criterios de selección.- El listado de los solicitantes se lo elaborará de acuerdo con el cumplimiento y valoración ponderada de las causales siguientes: (...)

4. Certificado de no tener antecedentes penales de tránsito otorgados por los juzgados de tránsito de la provincia de Imbabura, de los últimos cinco años. (tres puntos); (...)”

9. El accionante sostiene que las normas que sustentan su demanda son los artículos 1, 6 y 11 (2) y (4) de la Constitución de la República. Además, acusa que la norma demandada, relativa a criterios de selección para otorgar cupos de operación a socios o accionistas de una compañía o cooperativa de taxi ejecutivo, contraviene al orden constitucional.

10. La argumentación se centra en que con la expedición de dicha norma se ha discriminado a numerosos ciudadanos, a más de limitar las posibilidades de acceder a una fuente de trabajo. La norma impugnada, según asevera el accionante, transgrede los derechos al trabajo, a una vida digna, a la igualdad, al libre desarrollo de la personalidad y de acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad.

11. Adicionalmente, el accionante afirma que varias personas se benefician en medio del detrimento de los derechos de otras, que están en desventaja por no poder acceder al certificado en cuestión.

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

12. La Procuraduría General del Estado en su contestación, manifiesta: *“El numeral cuarto, del artículo 13 de la Ordenanza impugnada, está acorde con lo determinado en el Art. 83, numeral 7 de la Constitución, que establece como deber y responsabilidad de las ecuatorianas y ecuatorianos: “Promover el bien común y anteponer el interés general al interés particular, conforme al buen vivir”. Además, la prestación de servicios públicos debe cumplir con las exigencias determinadas en los artículos 52, 53, 54, 55 y en el inciso segundo del Art. 314 de la Constitución de la República; en este sentido el otorgar un puntaje al conductor, del permiso de operación, por la presentación del certificado de no tener antecedentes penales de tránsito (...) constituye una adecuada garantía a la seguridad ciudadana y está orientada a la prestación de servicios públicos de calidad”.*

13. El alcalde y el procurador síndico del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra se pronunciaron sobre la demanda de inconstitucionalidad, señalando: *“El numeral cuatro del artículo 13 de la Ordenanza citada esta [sic] formulado a partir del principio de solidaridad prevaleciendo el interés general sobre el interés particular toda vez que la prestación de servicios públicos no debe vulnerar derechos constitucionales, y en este sentido el otorgar tres puntos al solicitante del permiso de operación con la presentación del certificado de no tener antecedentes penales de tránsito (...) es un derecho reflejo de la garantía a la seguridad ciudadana y a la prestación de servicios públicos como un derecho que tienen las personas a disponer de servicios de óptima calidad establecidos en los artículos 52, 53, 54 y 55 de la Constitución de la República del Ecuador”.*

IV. Análisis constitucional

14. La Constitución establece en el número 6 del artículo 264, como una de las competencias exclusivas de los Gobiernos Municipales: *“Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.”* Esto en consonancia con la letra c) del artículo 30.5¹ de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

15. El Art. 57 de la prenombrada ley, señala:

“Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo.

¹ “Art. 30.5.- Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: (...)”

c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y carga, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito urbano e intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector; (...)”

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados únicamente por compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional. (...) (Énfasis añadido).

16. El Reglamento a dicha ley, define en el número 2 del artículo 62 al transporte terrestre comercial en taxi: *“Consiste en el traslado de terceras personas a cambio de una contraprestación económica desde un lugar a otro dentro del ámbito intracantonal autorizado para su operación, y excepcionalmente fuera de ese ámbito cuando sea requerido por el pasajero. Se realizará en vehículos automotores autorizados para ese efecto con capacidad de hasta cinco pasajeros incluido el conductor. **Deberán cumplir las exigencias definidas en el reglamento específico emitido para el efecto y las ordenanzas que emitan los GADs.**”* (Lo resaltado no consta en el texto original).

17. Así, la norma referida establece que las exigencias al transporte en taxi constarán en un reglamento específico y en las ordenanzas que cada gobierno autónomo descentralizado pueda expedir.

18. La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en uso de las competencias otorgadas por la ley de la materia, expidió el Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, publicado en el Registro Oficial No. 642 del 27 de julio de 2009.

19. En lo que atañe al tema en análisis, en el artículo 19 del prenombrado reglamento, al establecer los requisitos para solicitar un permiso de operación de taxis, tanto convencionales como ejecutivos, en la letra i) se tiene: *“Copia certificada de los documentos personales de los dueños de los vehículos, que incluyen licencia profesional, en el caso de que sea el conductor de la unidad; si la persona que conduce el vehículo no es su propietario, se deberá adjuntar: copias certificadas de los documentos personales del conductor contratado: copias certificadas de la cédula de ciudadanía, papeleta de votación, licencia profesional, y el contrato de trabajo debidamente inscrito en el Ministerio de Relaciones Laborales”.*

20. Esto guarda correspondencia con la Disposición General Primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, cuyo tenor dice: *“El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de*

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

esta Ley, que establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional.”

21. De tal modo, no hay duda de que las normas de efecto nacional abordan la temática del transporte público comercial, estableciendo requerimientos para su operación, incluido lo relacionado a los choferes. Así, al exigirse la condición de chofer profesional, implícitamente se derivan hacia el servicio de taxi ejecutivo, las regulaciones de la ley y reglamentos de la materia hacia ese tipo de conductor.

22. Se puede apreciar que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico, la conducción de un vehículo que presta el servicio de transporte comercial está condicionado a ostentar la calidad de chofer profesional, a través de la correspondiente licencia. Por tanto, no existe en la ley ni en los reglamentos, ninguna restricción para la conducción profesional que no sea, el que la licencia sea revocada o suspendida, de acuerdo con las causas establecidas en los cuerpos normativos pertinentes.

23. Una municipalidad puede regular normativamente los aspectos que le faculta la Constitución, sin embargo, las regulaciones que se expidan deben desarrollar la normativa nacional sin restringir derechos; pues ello iría en detrimento de la coherencia que debe tener el ordenamiento jurídico. De tal modo, el que una ordenanza establezca condicionantes restrictivos que no están previstos en los reglamentos ni en la ley de la materia, contraviene el principio de jerarquización normativa, establecido en el artículo 425² de la Constitución de la República.³

24. En otro orden de ideas, el número 2 del artículo 11 del texto constitucional, consagra como un principio de aplicación de derechos:

*“Todas las personas son iguales y gozarán de los mismos derechos, deberes y oportunidades. Nadie podrá ser discriminado por razones de etnia, lugar de nacimiento, edad, sexo, identidad de género, identidad cultural, estado civil, idioma, religión, ideología, filiación política, **pasado***

² “Art. 425.- El orden jerárquico de aplicación de las normas será el siguiente: La Constitución; los tratados y convenios internacionales; las leyes orgánicas; las leyes ordinarias; las normas regionales y las ordenanzas distritales; los decretos y reglamentos; las ordenanzas; los acuerdos y las resoluciones; y los demás actos y decisiones de los poderes públicos.

En caso de conflicto entre normas de distinta jerarquía, la Corte Constitucional, las juezas y jueces, autoridades administrativas y servidoras y servidores públicos, lo resolverán mediante la aplicación de la norma jerárquica superior.

La jerarquía normativa considerará, en lo que corresponda, el principio de competencia, en especial la titularidad de las competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados.”.

³ Si bien en la demanda no se hace referencia a la precitada norma constitucional, este Organismo considera pertinente la acotación, en función del principio de control integral, previsto en el primer numeral del artículo 76 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

judicial, condición socio-económica, condición migratoria, orientación sexual, estado de salud, portar VIH, discapacidad, diferencia física; ni por cualquier otra distinción, personal o colectiva, temporal o permanente, que tenga por objeto o resultado menoscabar o anular el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos. La ley sancionará toda forma de discriminación.

El Estado adoptará medidas de acción afirmativa que promuevan la igualdad real en favor de los titulares de derechos que se encuentren en situación de desigualdad.” (Énfasis añadido).

25. De manera expresa, la norma suprema consagra que nadie puede ser discriminado, entre otras razones, por su pasado judicial. En ese sentido, vale resaltar lo apreciado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que en el último considerando del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo estima: *“Que, la Constitución Política de la República del Ecuador garantiza la igualdad ante la ley, debiendo por tanto, en materia de transporte prevalecer la equidad, cuidando que funcione una sociedad en igualdad de condiciones”.*

26. La Ordenanza impugnada, establece como un criterio de selección para otorgar permiso de operación a socios o accionistas de una compañía o cooperativa de taxi ejecutivo la presentación de un certificado de no tener antecedentes penales de tránsito de la provincia de Imbabura, de los últimos cinco años.

27. Debe tenerse en cuenta que a través del Decreto Ejecutivo No. 1166, publicado en el Registro Oficial No. 716 de 4 de junio de 2012, se instituyó la figura del certificado de antecedentes penales, cuyo otorgamiento le compete al Ministerio de Gobierno. La Disposición General Única de dicho Decreto, señala: *“Queda prohibido tanto para el sector público como privado, exigir como requisito a ningún ciudadano o ciudadana que aspire a un empleo o que realice un trámite en las entidades de cualquiera de los sectores señalados, la presentación del certificado de antecedentes penales o record policial (...)”.*⁴

28. La Corte Constitucional en ese sentido, ha ratificado la prohibición decretada al expresar que: *“En consecuencia, el actual “certificado de antecedentes penales” solo puede ser obtenido si se indica las razones para las que se lo requiere, pero además, este no puede ser considerado un requisito para obtener un empleo ni para realizar trámites por parte de los ciudadanos. De esta forma, el requisito de antecedentes penales para la realización de trámites públicos o privados ha sido eliminado. (...)”.*⁵

⁴ Además, se dispuso que su entrega está condicionada a que las personas interesadas en obtenerlo mencionen los motivos para su requerimiento.

⁵ Corte Constitucional del Ecuador. Sentencia No. 018-17-SIN-CC, de 7 de junio de 2017.

29. A más de lo mencionado en la jurisprudencia constitucional, este Organismo estima que el certificado de antecedentes penales contiene información personal, cuya malhadada utilización puede identificar negativamente a un individuo y distinguirlo con fines discriminatorios. Por ello, tal certificado debe ser requerido y utilizado exclusivamente con los fines y mecanismos constitucionalmente válidos.

30. Precisamente en este caso, se evidencia que la sensibilidad de los datos personales que constan en un certificado de antecedentes penales termina siendo desfavorable para la persona, al imponerse como requisito previo a una actividad laboral un documento que puede ponerle en desventaja, sin que medie una justificación legal para el efecto.

31. De tal modo, esta Corte considera que la exigencia de presentar un certificado de no tener antecedentes penales en tránsito constituye una acción discriminatoria en desmedro de quienes registran antecedentes en ese sentido, y que, en función de dicho requerimiento, no pueden acceder a una forma de trabajo, a la cual podrían aspirar por tener la calidad de chofer profesional con licencia vigente.⁶

32. En función de lo cual, la norma impugnada, a más de conculcar nuevamente el principio de jerarquización normativa al solicitar un requisito prohibido en Decreto Ejecutivo, transgrede el artículo 11, número 2 y el artículo 66 número 4 de la Constitución, normas en donde se prohíbe la discriminación.

33. Por otro lado, el texto constitucional consagra en el artículo 33 al trabajo como un derecho y un deber social; así como un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía; además la norma suprema garantiza que el Estado respetará plenamente el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido.

⁶ En ese sentido, la Observación General 18 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas, indica que el ejercicio laboral en todas sus formas y a todos los niveles supone la existencia de elementos interdependientes y esenciales, entre ellos, la accesibilidad; esto es, que el mercado del trabajo debe poder ser accesible a toda persona. Precisamente, una de las tres dimensiones de la accesibilidad es la proscripción de toda discriminación en el acceso al empleo y en la conservación del mismo por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento, discapacidad física o mental, estado de salud (incluso en caso de infección por el VIH/SIDA), orientación sexual, estado civil, político, social o de otra naturaleza, con la intención, o que tenga por efecto, oponerse al ejercicio del derecho al trabajo en pie de igualdad, o hacerlo imposible; todo esto en virtud del párrafo 2 del artículo 2, así como del artículo 3 del PIDESC. Sobre aquello, el Comité enfatiza que: *“La prohibición de no discriminación que establece el párrafo 2 del artículo 2 del Pacto es de aplicación inmediata y no está sujeta a una aplicación progresiva ni se supedita a los recursos disponibles. Se aplica directamente a todos los aspectos del derecho al trabajo.”*

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

34. En ese sentido la ocupación de chofer profesional sea de manera independiente o mediante contratación, constituye innegablemente una forma de trabajo; y sin duda, dicha actividad laboral debe tener las regulaciones pertinentes mediante las normas idóneas, en este caso, la ley y los reglamentos que la desarrollan.

35. Si bien los Gobiernos Autónomos Descentralizados tienen competencia constitucional y legal para regular y controlar el transporte y el tránsito en sus jurisdicciones, constituye una extralimitación del prenombrado GAD el restringir mediante norma cantonal las posibilidades de ejercer el derecho al trabajo de choferes profesionales que cumplen con los supuestos de las normas de aplicación nacional. De ahí que la norma cuestionada, contraría también el segundo inciso del número 3 del artículo 11 de la Constitución, ya que para el ejercicio del derecho al trabajo se exigen condiciones que no están previstas en la ley.

36. Esta Corte reconoce que la declaratoria de inconstitucionalidad es de última ratio, sin embargo, luego del análisis realizado se evidencia que el alcance restrictivo de la norma impugnada obliga su expulsión del ordenamiento jurídico.

V. Decisión

En mérito de lo expuesto, de conformidad con el artículo 436 (2) de la Constitución y el artículo 191 (2) (a) de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, administrando justicia constitucional, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

1. Declarar la inconstitucionalidad por el fondo del numeral 4 del artículo 13 de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra.
2. Notifíquese, publíquese y cúmplase.

LUIS HERNAN
BOLIVAR
SALGADO
PESANTES

Firmado digitalmente por
LUIS HERNAN BOLIVAR
SALGADO PESANTES
Fecha: 2020.06.24
18:22:32 -05'00'

Dr. Hernán Salgado Pesantes
PRESIDENTE

Razón: Siento por tal, que la Sentencia que antecede fue aprobada por el Pleno de la Corte Constitucional con ocho votos a favor, de los Jueces Constitucionales Karla Andrade Quevedo, Ramiro Ávila Santamaría, Carmen Corral Ponce, Agustín Grijalva Jiménez, Enrique Herrería Bonnet, Alí Lozada Prado, Daniela Salazar Marín y Hernán Salgado Pesantes; y un voto salvado

Sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza Ponente: Carmen Corral Ponce

de la Jueza Constitucional Teresa Nuques Martínez, en sesión ordinaria de martes 09 de junio de 2020.- Lo certifico.

AIDA
SOLEDAD
GARCIA
BERNI

Firmado digitalmente por
AIDA SOLEDAD
GARCIA BERNI
Fecha: 2020.06.25
09:25:00 -05'00'

Dra. Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL

CASO Nro. 0010-14-IN

RAZÓN.- Siento por tal, que el texto de la sentencia que antecede fue suscrito el día miércoles veinticuatro y el día jueves veinticinco de junio de dos mil veinte, por el Presidente de la Corte Constitucional y la Secretaria General respectivamente, luego del procesamiento de las observaciones recogidas en la sesión respectiva.- **Lo certifico.-**

AIDA
SOLEDA
GARCIA
BERNI

Firmado
digitalmente por
AIDA SOLEDAD
GARCIA BERNI
Fecha: 2020.06.25
17:12:18 -05'00'

Dra. Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL

AGB/WFC

Quito, D.M., 12 de junio de 2020

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR

CASO No. 10-14-IN

Voto salvado sentencia No. 10-14-IN/20

I. Antecedentes

1. El 9 de mayo de 2014, John Fernando Delgado Chalá por sus propios derechos (“**accionante**”), presentó acción pública de inconstitucionalidad en contra de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra vigente desde el 25 de abril de 2011 (“**Ordenanza impugnada**”), concretamente del numeral 4 del artículo 13 de dicha Ordenanza (“**norma impugnada**”).

2. El 24 de junio de 2014, la Sala de Admisión de la Corte Constitucional admitió a trámite la presente causa.

3. El 25 y 31 de julio de 2014, la Procuraduría General del Estado y alcalde y el procurador síndico del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra (“**Gad Municipal de Ibarra o Gad Municipal**”) contestaron la demanda de inconstitucionalidad, respectivamente.

4. Una vez posesionados los actuales integrantes de la Corte Constitucional, el 9 de julio de 2019 se llevó a cabo un nuevo sorteo para la sustanciación de la presente causa y su conocimiento le correspondió a la jueza constitucional Carmen Corral Ponce, quien avocó conocimiento el 12 de febrero de 2020, y, elevó el proyecto al Pleno de la Corte Constitucional. La Sentencia No. 10-14-IN/20 por la cual se declaró la inconstitucionalidad por el fondo de la norma impugnada fue aprobada en sesión del 9 de junio de 2020.

5. La jueza constitucional Teresa Nuques Martínez expide el presente voto salvado dentro del término establecido en el artículo 92 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional (“LOGJCC”).

II. La disidencia: análisis de la constitucionalidad de la norma impugnada

A. Alegaciones de las partes

6. El accionante cuestiona la constitucionalidad del numeral 4 del artículo 13 de la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra.

7. El accionante sostiene que las normas que sustentan su demanda son los artículos 1, 6 y 11 numerales 2 y 4 de la Constitución de la República. Además, acusa que la norma demandada, relativa

a criterios de selección para otorgar cupos de operación a socios o accionistas de una compañía o cooperativa de taxi ejecutivo, contraviene al orden constitucional.

8. La argumentación se centra en que con la expedición de dicha norma se ha discriminado a numerosos ciudadanos, a más de limitar las posibilidades de acceder a una fuente de trabajo. La norma impugnada, según asevera el accionante, transgrede los derechos al trabajo, a una vida digna, a la igualdad, al libre desarrollo de la personalidad y de acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad.

9. Adicionalmente, el accionante afirma que varias personas se benefician en medio del detrimento de los derechos de otras, que están en desventaja por no poder acceder al certificado en cuestión.

10. La Procuraduría General del Estado en su contestación, manifiesta: *“El numeral cuarto, del artículo 13 de la Ordenanza impugnada, está acorde con lo determinado en el Art. 83, numeral 7 de la Constitución, que establece como deber y responsabilidad de las ecuatorianas y ecuatorianos: “Promover el bien común y anteponer el interés general al interés particular, conforme al buen vivir”. Además, la prestación de servicios públicos debe cumplir con las exigencias determinadas en los artículos 52, 53, 54, 55 y en el inciso segundo del Art. 314 de la Constitución de la República; en este sentido el otorgar un puntaje al conductor, del permiso de operación, por la presentación del certificado de no tener antecedentes penales de tránsito (...) constituye una adecuada garantía a la seguridad ciudadana y está orientada a la prestación de servicios públicos de calidad”*.

11. El alcalde y el procurador síndico del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra se pronunciaron sobre la demanda de inconstitucionalidad, señalando: *“El numeral cuatro del artículo 13 de la Ordenanza citada esta [sic] formulado a partir del principio de solidaridad prevaleciendo el interés general sobre el interés particular toda vez que la prestación de servicios públicos no debe vulnerar derechos constitucionales, y en este sentido el otorgar tres puntos al solicitante del permiso de operación con la presentación del certificado de no tener antecedentes penales de tránsito (...) es un derecho reflejo de la garantía a la seguridad ciudadana y a la prestación de servicios públicos como un derecho que tienen las personas a disponer de servicios de óptima calidad establecidos en los artículos 52, 53, 54 y 55 de la Constitución de la República del Ecuador”*.

B. Análisis de constitucionalidad

12. En el voto de mayoría, los señores jueces declaran la inconstitucionalidad por el fondo de la norma impugnada principalmente por las siguientes razones:

- 1) Aluden que una ordenanza que establece condicionantes adicionales a la ley contraviene el principio de jerarquización normativa establecido en el artículo 425 de la Constitución de la República.
- 2) Consideran que la exigencia de presentar un certificado de no tener antecedentes penales en tránsito constituye una acción discriminatoria en desmedro de quienes registran antecedentes en ese sentido, y que, en función de dicho requerimiento, no pueden acceder a una forma de trabajo, a la cual podrían aspirar por tener la calidad de chofer profesional con licencia vigente.
- 3) Concluyen que constituye una extralimitación del prenombrado GAD el restringir mediante norma cantonal las posibilidades de ejercer el derecho al trabajo de choferes profesionales que

cumplen con los supuestos de las normas de aplicación nacional, vulnerando el segundo inciso del número 3 del artículo 11 de la Constitución.

13. Me permito disentir con el voto de mayoría por las siguientes razones:

- i) *El análisis de constitucionalidad de las normas emitidas por Gobiernos Autónomos Descentralizados debe atender al principio de competencia conforme al artículo 425 de la Constitución.*
- ii) *La presentación del certificado de antecedentes penales en tránsito previsto en la norma impugnada no impide el acceso a una forma de trabajo.*
- iii) *Los GADs tienen competencia para regular el servicio de taxi ejecutivo y no existen los elementos para declarar la existencia de discriminación en razón de la norma impugnada ni es contraria a los otros derechos alegados.*

i) *El análisis de constitucionalidad de las normas emitidas por Gobiernos Autónomos Descentralizados debe atender al principio de competencia conforme al artículo 425 de la Constitución*

14. En el considerando 23 del voto de mayoría se afirma que “una ordenanza que establezca condicionantes restrictivos que no están previstos en los reglamentos ni en la ley de la materia contraviene el principio de jerarquización normativa”, añadiendo en su considerando 26 que dicha discordancia se debe a que la Ordenanza impugnada establece como un criterio de selección para otorgar permiso de operar a socios o accionistas de una compañía o cooperativa de taxi ejecutivo la presentación de un certificado de no tener antecedentes penales de tránsito en la provincia de Imbabura, por los últimos cinco años.

15. No obstante, dicho análisis prescinde de una consideración: la competencia ejercida por el gobierno autónomo descentralizado municipal al emitir la ordenanza materia de la presente acción. Así, la Ordenanza que Planifica, Regula y Controla el Transporte de Taxi con Servicio Ejecutivo en el cantón Ibarra vigente desde el 25 de abril de 2011, invoca y ejercita la competencia exclusiva constante en el artículo 264 numeral 6 de la Constitución, que se refiere a “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro del territorio cantonal”.

16. Conviene destacar que según el artículo 425 del texto constitucional, las reglas para resolución de antinomias impuestas por el constituyente exigen que – a más del principio de jerarquía – se aplique el principio de competencia, en especial cuando nos encontremos ante competencias exclusivas de los gobiernos autónomos descentralizados¹, como es el caso.

17. En reiteradas ocasiones, este Organismo ha resuelto antinomias entre ordenanzas municipales y legislación formal proveniente de la Asamblea Nacional utilizando de manera exclusiva el

¹ Corte Constitucional del Ecuador, Sentencia No. 054-15-SIN-CC, dentro del caso No. 0035-14-IN del 21 de octubre de 2015: “Así también, y en lo que respecta a los conflictos normativos que se pueden producir entre las disposiciones normativas expedidas entre distintos niveles de gobierno se aplica el principio de competencia, que se enmarca en determinar el órgano competente para producir la normativa o regulación en la materia que se encuentra en conflicto”.

principio de jerarquía normativa, pero cabe destacar que dichos casos se circunscribían a competencias exclusivas del Estado Central².

18. Por oposición, si en la especie nos encontramos ante disposiciones emitidas en ejercicio de una competencia exclusiva por parte de un gobierno autónomo descentralizado municipal, otorgada por la Constitución, la resolución de antinomias con la legislación proveniente de la Asamblea Nacional debe resolverse considerando además el principio de competencia³, so pena de vaciar de contenido la autonomía política que, conforme el artículo 238 de la Constitución, gozan estos niveles de gobierno.
19. Dicha conclusión tampoco varía si nos encontramos ante el ejercicio de la facultad de rectoría de dicha competencia por parte del Estado Central⁴, ya que tal facultad no puede interpretarse como un óbice absoluto para la actividad jurígena que pueda efectuar un gobierno autónomo descentralizado municipal⁵.

ii) La presentación del certificado de antecedentes penales en tránsito previsto en la norma impugnada no impide el acceso a una forma de trabajo

20. El voto de mayoría parte del supuesto que la presentación del certificado de no tener antecedentes penales de tránsito conforme la norma impugnada es una “*exigencia*” para que los socios o

² En este punto merecen destacarse las siguientes decisiones de esta Corte: Sentencia No. 004-16-SIN-CC dentro del caso No. 0040-15-IN, Sentencia No. 020-16-SIN-CC dentro del caso No. 0064-15-IN, Sentencia No. 018-16-SIN-CC dentro del caso No. 0066-15-IN, Sentencia No. 028-16-SIN-CC dentro de los casos Nos. 0038-14-IN y 0044-15-IN, Sentencia No. 031-16-SIN-CC, dentro del caso No. 0055-15-IN, entre otras. En ellas se resolvió antinomias en aplicación del principio de jerarquía, dado que ciertas ordenanzas municipales establecían definiciones en materia de telecomunicaciones que era contrarias a la Ley Orgánica de Telecomunicaciones, bajo el argumento de que tal materia era competencia exclusiva del Estado Central de acuerdo con el artículo 261.10 de la Constitución de la República.

³ Ángel Torres Maldonado, “Solución de conflictos de competencias municipales: Ecuador”, *Revista Derecho del Estado, Universidad Externado de Colombia*, No. 45 (2020): 221-243. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.18601/01229893.n45.08>.

⁴ Art. 130 Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD): “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.

En lo aplicable estas normas tendrán efecto para el transporte fluvial.

⁵ Artículo 116 Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD), en su parte pertinente define la rectoría de la siguiente manera: “La rectoría es la capacidad para emitir políticas públicas que orientan las acciones para el logro de los objetivos y metas del desarrollo; así como para definir sistemas, áreas y proyectos estratégicos de interés público, en función de su importancia económica, social, política o ambiental. Será nacional y corresponderá al gobierno central en el ámbito de sus competencias exclusivas, sectores privativos y estratégicos. Los gobiernos autónomos descentralizados también ejercerán esta facultad en el ámbito de sus competencias exclusivas y en sus respectivos territorios bajo el principio de unidad nacional”.

accionistas de una compañía o cooperativa de taxi ejecutivo (choferes profesionales) obtengan permisos de operación⁶.

21. En efecto, se encuentra prohibido para el sector público y privado exigir como “*requisito*” el certificado de antecedentes penales o récord policial para los ciudadanos que “*aspiren a un empleo o que realicen un trámite*” en cualquiera de los sectores señalados⁷ y la Corte Constitucional en ese sentido también ha indicado que “*el actual certificado de antecedentes penales solo puede ser obtenido si se indica las razones para las que se lo requiere, pero además, este no puede ser considerado un requisito para obtener un empleo ni para realizar trámites por parte de los ciudadanos. De esta forma, el requisito de antecedentes penales para la realización de trámites públicos o privados ha sido eliminado. (...)*”⁸.
22. Si bien comparto el precedente constitucional antes referido, considero que no es aplicable al presente caso debido a que de la misma Ordenanza señala que la presentación de dicho certificado otorga puntos al aspirante para obtener un permiso de operación de taxi ejecutivo, pero no es un “*requisito*” cuya falta de presentación impida a un chofer profesional o socio o accionista de cooperativa de taxi ejecutivo obtener el permiso de operación. En otras palabras, el certificado otorga puntaje, es un criterio de ponderación, que otorga puntos de ventaja, pero no una condición necesaria o *sine qua non* para obtenerlo. Ello se desprende de la misma norma, de la lectura integral de la Ordenanza y de las alegaciones de las partes, como se explica a continuación:
- 22.1 Analizando integralmente el artículo 13 de la Ordenanza impugnada se observa que se enlistan 11 criterios para valorar al aspirante del permiso de operación y otorgarle un puntaje por cada criterio, pudiendo obtener un máximo de 45 (cuarenta y cinco) puntos. Entre ellos, por ejemplo: no adeudar al Gad Municipal otorga un punto, aprobar la inspección del vehículo otorga cinco puntos, si el aspirante acredita vivir en el mismo barrio en que se solicita el permiso obtiene cinco puntos. Como acción afirmativa, en caso de que el aspirante sea una persona con discapacidad, se le otorgan tres puntos, entre otros criterios.
- 22.2 El numeral impugnado establece: “*Artículo 13.- Criterios de selección. - El listado de los solicitantes se lo elaborará de acuerdo con el cumplimiento y valoración ponderada de las causales siguientes: (...) 4. Certificado de no tener antecedentes penales de tránsito otorgados por los juzgados de tránsito de la provincia de Imbabura, de los últimos cinco años. (tres puntos); (...)*”.
- 22.3 Como se observa el artículo 13.4 de la Ordenanza impugnada, establece como uno de esos ***criterios de ponderación*** para otorgar permiso de operación (cupó) la presentación de un

⁶ Voto de mayoría, considerando 31: “*31. De tal modo, esta Corte considera que la exigencia de presentar un certificado de no tener antecedentes penales en tránsito constituye una acción discriminatoria en desmedro de quienes registran antecedentes en ese sentido, y que, en función de dicho requerimiento, no pueden acceder a una forma de trabajo, a la cual podrían aspirar por tener la calidad de chofer profesional con licencia vigente*”.

⁷ En Decreto Ejecutivo No. 1166, publicado en el Registro Oficial No. 716 de 4 de junio de 2012, se instituyó la figura del certificado de antecedentes penales, cuyo otorgamiento le compete al Ministerio de Gobierno. La Disposición General Única de dicho Decreto, señala: “*Queda prohibido tanto para el sector público como privado, exigir como requisito a ningún ciudadano o ciudadana que aspire a un empleo o que realice un trámite en las entidades de cualquiera de los sectores señalados, la presentación del certificado de antecedentes penales o récord policial (...)*”.

⁸ Corte Constitucional del Ecuador. Sentencia No. 018-17-SIN-CC del 7 de junio de 2017.

Voto salvado sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza constitucional: Teresa Nuques Martínez

certificado de no tener antecedentes penales. La presentación del certificado conforme a esta norma otorga 3 (tres) puntos al solicitante de un total de 45 (cuarenta y cinco) puntos.

- 22.4 Para la asignación de permisos de operación, conforme la Disposición transitoria tercera de la misma Ordenanza, se prevé que tendrán *preferencia* los aspirantes que tengan mayor puntaje en el listado, hasta llegar al número de cupos.
- 22.5 De tal suerte que no se impide acceder al cupo o permiso de operación por la no presentación del certificado de antecedentes penales, solo se otorga un puntaje respecto del total (3/45 puntos). De hecho, así lo han entendido las partes, como se observa en los numerales 8, 9, 10 y 11 *supra*. El accionante entiende que el certificado le otorga una “*ventaja*” a unos sobre otros y ello “*limita*” la “*posibilidad*” de acceder al permiso y tanto el Gad Municipal de Ibarra como la Procuraduría General del Estado entienden que el certificado otorga tres puntos.
23. Entonces, la norma impugnada no impide al chofer profesional o socio o accionista de compañía o cooperativa de taxi ejecutivo obtener un permiso de operación, más bien ofrece una ventaja para obtener mayor puntuación y obtenerlo. Bajo este análisis, y al no haberse tampoco alegado por las partes impedimento alguno, discrepo en que la norma impugnada impide el acceso al trabajo.
24. La norma impugnada, además, establece un criterio que otorga un puntaje mínimo 3/45, con una posibilidad ínfima de incidir en el puntaje final de cada aspirante para su ubicación en la lista y obtención del consecuente permiso de operación dentro del cupo según las necesidades del servicio en la localidad; con lo cual, en realidad no se configura un impedimento para acceder a un empleo ni un impedimento para la obtención del permiso, dado que este último depende del cumplimiento de los criterios de puntuación en general mencionados en el numeral 22.1 de este Voto.

iii) Los GADs tienen competencia para regular el servicio de taxi ejecutivo y no existen los elementos para declarar la existencia de discriminación en razón de la norma impugnada ni es contraria a los otros derechos alegados.

25. Coincido con el voto de mayoría que el trabajo es un derecho y “*en ese sentido la ocupación de chofer profesional sea de manera independiente o mediante contratación, constituye innegablemente una forma de trabajo; y sin duda, dicha actividad laboral debe tener las regulaciones pertinentes mediante las normas idóneas, en este caso, la ley y los reglamentos que la desarrollan*”⁹.
26. Sin embargo, me aparto de la conclusión que “*constituye una extralimitación del prenombrado GAD el restringir mediante norma cantonal las posibilidades de ejercer el derecho al trabajo de choferes profesionales que cumplen con los supuestos de las normas de aplicación nacional. De ahí que la norma cuestionada, contraría también el segundo inciso del número 3 del artículo 11 de la Constitución*”¹⁰. La disidencia es por tres motivos que explico a continuación.

⁹ Voto de mayoría, considerando 34.

¹⁰ Voto de mayoría, considerando 35.

27. En primer lugar, no puede restringirse el ordenamiento jurídico por el origen de las normas ni considerarse que la actividad laboral de taxi ejecutivo solo pueda regularse por leyes y reglamentos. Esto es, no puede considerarse que el ordenamiento jurídico únicamente está compuesto por leyes (expedidas por la Asamblea Nacional) o Reglamentos (expedidos por el Ejecutivo y toda autoridad con potestad reglamentaria). Las ordenanzas también son parte del ordenamiento y son expedidas en virtud de las competencias otorgadas constitucional y legalmente a los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs).
28. En el caso del transporte comercial¹¹, si bien se encuentra expedida la Ley Orgánica de Tránsito y Transporte Terrestre y Seguridad Vial (LOTTSV) y existen autoridades con competencia nacional¹², los GADs Municipales también son órganos con competencia en materia de tránsito, en tanto tienen potestad para “Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal” conforme al artículo 264 numeral 6 de la Constitución, en concordancia con varias normas legales y fundamentos invocados en la misma Ordenanza. De ahí que el Gad Municipal accionado tenía potestad para emitir la Ordenanza impugnada y regular el servicio de taxi ejecutivo en el cantón además de otras normas existentes y la forma en que se asignarán los cupos (permisos de operación) según las necesidades del servicio local, conforme al artículo 30 numeral 5 de la LOTTSV¹³ en concordancia con las normas antes invocadas.
29. En segundo lugar, en el caso *in examine* no existen los elementos para que se configure un trato discriminatorio conforme al artículo 11 numeral 2 de la Constitución para acceder a un permiso de operación de taxi ejecutivo en razón de la norma impugnada. Como se dijo, el art. 13.4 de la Ordenanza impugnada otorga una ventaja de tres puntos para los aspirantes al permiso de operación de taxi ejecutivo que no tengan infracciones de tránsito.
30. Sin embargo, no todo trato diferenciado es discriminatorio, así: “una diferencia de trato es discriminatoria cuando la misma no tiene una justificación objetiva y razonable, es decir, cuando no persigue un fin legítimo y no existe una relación razonable de proporcionalidad entre los medios utilizados y el fin perseguido”¹⁴.

¹¹ Art. 57 LOTTSV. - *Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento. Dentro de esta clasificación, entre otros, se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto, turístico y los demás que se prevean en el Reglamento, los cuales serán prestados 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.*

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias.

¹² Art. 13 LOTTSV: Reconoce como órganos al El Ministerio del Sector; b) La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, c) Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales y sus órganos desconcentrados.

¹³ Art. 30.5 c) LOTTSV. - Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Metropolitanos y Municipales tendrán las siguientes competencias: “c) Planificar, regular y controlar las actividades y operaciones de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los servicios de transporte público de pasajeros y bienes, transporte comercial y toda forma de transporte colectivo y/o masivo, en el ámbito intracantonal, conforme la clasificación de las vías definidas por el Ministerio del Sector”.

¹⁴ Corte Interamericana de Derechos Humanos. Caso Homero Flor Freire vs. Ecuador. Sentencia 31 de agosto de 2016, Excepción preliminar, Fondo, Reparaciones y Costas, párr. 125.

31. Para concluir si existe discriminación, entonces, además de los sujetos comparables (aspirantes al permiso de operación de taxi ejecutivo dentro de un cupo con o sin infracciones de tránsito) y la categoría protegida (pasado judicial de infracciones de tránsito) es importante analizar si el trato diferenciado es una *diferencia justificada* que promueve derechos o si el resultado de la diferencia deriva en un *trato discriminatorio*¹⁵. Para ello, se utilizará el principio de proporcionalidad previsto en el artículo 3 de la LOGJCC.
32. En principio, otorgar hasta tres puntos adicionales (*medio*) a quien no tiene infracciones de tránsito para prestar un servicio de transporte comercial tendría el fin de velar por la calidad del servicio del transporte (*fin constitucionalmente válido*) conforme al artículo 52 y 66 numeral 25 de la Constitución. Es adecuado o *idóneo* en tanto puede asegurarse que el conductor del vehículo que presta el servicio ha cumplido durante los últimos años con las normas de tránsito diligentemente sin incurrir en negligencia o impericias, figuras típicas de dichas infracciones. Es también *necesario* en la medida que esta alternativa certifica que el conductor que va a iniciar a prestar el servicio ha demostrado experiencia en una conducción libre de infracciones y por tanto con menor riesgo de accidentes de tránsito. Finalmente, en cuanto a la *proporcionalidad en sentido estricto*, no se sacrifica el acceso al trabajo por la calidad del servicio dado que el criterio previsto en la norma impugnada (art. 13.4) no es un criterio de puntuación desproporcionado y el puntaje que otorga (3/45) no influye de manera significativa para impedir el acceso al permiso de operación de taxi ejecutivo y poder acceder a dicha actividad laboral como se explicó en el apartado anterior.
33. El voto de mayoría señala el trabajo es un derecho y ***“en ese sentido la ocupación de chofer profesional sea de manera independiente o mediante contratación, constituye innegablemente una forma de trabajo; y sin duda, dicha actividad laboral debe tener las regulaciones pertinentes mediante las normas idóneas”***¹⁶. Coincidió en dicho criterio, sin embargo, es necesario precisar que la Ordenanza impugnada (arts. 11 literal b y c, art. 18, 21 literal d) así como el art. 19 del Reglamento de Transporte comercial¹⁷), distinguen entre el socio o accionista de una compañía y cooperativa de taxi y el conductor del vehículo; sin perjuicio que las dos calidades recaigan en el mismo sujeto. Sin embargo, el criterio de puntaje previsto en el 13.4 de la Ordenanza es igualmente aplicado indistintamente el socio o accionista de la cooperativa de taxi sea quien conduzca o tenga un dependiente o contratado para el efecto, por lo que no se observa en este caso un *trato diferenciado* que deba ser analizado en tanto en ambos supuestos dichos ciudadanos pueden aspirar por obtener un permiso de operación dentro del cantón Ibarra bajo las mismas reglas.
34. En relación a la Observación General 18 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas¹⁸, citado por el voto de mayoría, considero que no existe

¹⁵ Corte Constitucional del Ecuador, Sentencia No. 6-17-CN/19 del 18 de junio de 2019, párrafo 26.

¹⁶ Voto de mayoría, considerando 35.

¹⁷ Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, publicado en el Registro Oficial No. 642 del 27 de julio de 2009.

¹⁸ En ese sentido, la Observación General 18 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas, menciona: “A juicio del Comité, el artículo 26 no se limita a reiterar la garantía ya prevista en el artículo 2 sino que establece en sí un derecho autónomo. Prohíbe la discriminación de hecho o de derecho en cualquier esfera sujeta a la normativa y la protección de las autoridades públicas. Por lo tanto, el artículo 26 se refiere a las obligaciones que se imponen a los Estados Partes en lo que respecta a sus leyes y la aplicación de sus leyes. Por consiguiente, al aprobar una ley, un Estado Parte debe velar por que se cumpla el requisito establecido en el artículo 26 de que el contenido de dicha ley no sea discriminatorio.

Voto salvado sentencia No. 10-14-IN/20
Jueza constitucional: Teresa Nuques Martínez

discriminación en la norma impugnada por las razones expuestas ni tampoco las partes han proporcionado elementos ni consta del expediente que se haya alegado la existencia de *discriminación indirecta* o trato discriminatorio por normas aparentemente generales o neutrales pero que en su *aplicación* afectan o inciden significativamente a determinados sujetos o grupos de sujetos¹⁹.

35. Finalmente, en tercer lugar, es importante indicar que toda persona que desee aspirar por un permiso de operación para brindar servicio de transporte debe cumplir con la normativa nacional de transporte, pero también con la normativa local dispuesta por los Gobiernos Autónomos Descentralizados, y, en el presente caso, no existe una contradicción o antinomia entre la norma impugnada y la LOTTSV ni tampoco violaciones a los derechos constitucionales del trabajo o igualdad como se ha explicado en párrafos precedentes. Tampoco existen vulneraciones a los otros derechos invocados por el accionante a una vida digna, al libre desarrollo de la personalidad y de acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, en la medida que la norma impugnada precisamente vela por la *calidad* del servicio de transporte, por la *seguridad* de los pasajeros y del mismo conductor profesional, abona a la *seguridad vial* en general y termina siendo un incentivo para que los que deseen aspirar a la actividad de taxi ejecutivo realicen un manejo libre de infracciones (sin negligencias o impericias), lo que más bien promueve los derechos invocados. Por todo lo expuesto, no existe vulneración en los derechos constitucionales alegados.
36. Habiendo establecido las razones de la disidencia, los criterios compartidos con el voto de mayoría, y habiendo analizado las principales alegaciones de las partes, se pasa a resolver.

III. Decisión

37. En mérito de lo expuesto, formulo mi voto salvado en los siguientes términos:
- Desestimar la acción pública de inconstitucionalidad presentada No. 10-14-IN.
 - Notificar esta decisión y archivar la causa.

HILDA TERESA
NUQUES
MARTINEZ

Firmado digitalmente
por HILDA TERESA
NUQUES MARTINEZ
Fecha: 2020.06.23
09:40:40 -05'00'

Teresa Nuques Martínez
JUEZA CONSTITUCIONAL

Dicho de otro modo, la aplicación del principio de no discriminación del artículo 26 no se limita al ámbito de los derechos enunciados en el Pacto”.

¹⁹ Corte Constitucional del Ecuador, Sentencia No. 1894-10-JP/20 del 4 de marzo de 2020, párrafo 53.

Voto salvado sentencia N.º **10-14-IN/20**
Jueza constitucional: **Teresa Nuques Martínez**

Razón: Siento por tal que el voto salvado de la jueza constitucional Teresa Nuques Martínez, en la causa N.º 10-14-IN, fue presentado en Secretaría General, el 23 de junio del 2020, mediante correo electrónico.- Lo certifico.

Firmado
digitalmente por
AIDA SOLEDAD
GARCIA BERNI
Fecha:
2020.06.25
08:42:33 -05'00'

Aída García Berni
Secretaria General