



Quito, D. M., 28 de enero del 2015

SENTENCIA N.º 001-15-SAN-CC

CASO N.º 0056-11-AN

**CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR**

**I. ANTECEDENTES**

**Resumen de admisibilidad**

El 16 de agosto de 2011, Carlos Chávez Vargas, en calidad de procurador común de varios ciudadanos agrupados en nueve diferentes compañías de transporte del cantón Otavalo, presentó ante la Corte Constitucional, para el período de transición, una acción por incumplimiento del artículo 122 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el suplemento del Registro Oficial N.º 415 del 29 de marzo de 2011, que sustituye a la disposición transitoria décima séptima de la Ley Orgánica de Tránsito Transporte Terrestre y Seguridad Vial, publicada en el suplemento del Registro Oficial N.º 398 del 7 de agosto de 2008, además de los artículos 30.3, 40.4 inciso primero, y 30.5 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial N.º 415 del 29 de marzo de 2011, concordante con la disposición de efectos generales emanada por la Agencia Nacional de Tránsito, contenida en el oficio N.º 0001202-DE-ANT-2011 del 08 de abril de 2011, remitido por el director ejecutivo de la Agencia Nacional de Tránsito al director nacional de Control de Tránsito y Seguridad Vial y al director ejecutivo de la CTE (Comisión de Tránsito del Ecuador), regulada por los artículos 234 y siguientes de la invocada Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el artículo 57 concordante con la primera disposición general de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial N.º 398 del 7 de agosto de 2008, y los artículos 6, 8, 10, 12, 40, 41, 42, 43 y 44 del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi Convencional y Servicio Ejecutivo, aprobado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante resolución N.º 006-B-DIR-2009-CNTTTSV del 30 de marzo de 2009 y publicada en el Registro Oficial N.º 642 de 27 de julio de 2009, acción que la propone en contra del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Otavalo.

El 19 de agosto de 2011, de conformidad con lo establecido en el artículo 17 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional, la Secretaría General certificó que no se ha presentado otra demanda con identidad de objeto y acción.

La Sala de Admisión, integrada por los entonces jueces constitucionales para el periodo de transición, Ruth Seni Pinoargote, Edgar Zárate Zárate y Hernando Morales Vinuesa, en atención a las normas de la Constitución de la República aplicables al caso, al artículo 197 y la disposición transitoria tercera de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, en ejercicio de su competencia, mediante auto del 13 de septiembre de 2011, avocó conocimiento de la presente causa y sin que implique un pronunciamiento de fondo respecto de la pretensión de los accionantes, admitió a trámite la causa N.º 0056-11-AN.

De conformidad con el sorteo efectuado en sesión extraordinaria del Pleno del Organismo, celebrada el 17 de octubre de 2011, correspondió la sustanciación de la presente causa a la jueza constitucional Ruth Seni Pinoargote, quien mediante auto del 22 de noviembre de 2011, avocó conocimiento de la causa y convocó a las partes para ser oídas en audiencia pública el 30 de noviembre de 2011 a las 11:00.

De la razón sentada por el actuario de la causa de ese entonces se determina que la audiencia se llevó a cabo en el día y hora señalados, en la misma que se contó con la participación del doctor Jorge Escobar, en representación del legitimado activo, con la participación de la doctora Johanna Andrade, en su calidad de procuradora síndica del municipio de Otavalo y de la doctora María Cecilia Delgado, en representación de la Procuraduría General del Estado.

Conforme a lo dispuesto en los artículos 432 y 434 de la Constitución de la República, el 06 de noviembre de 2012 se posesionaron ante el Pleno de la Asamblea Nacional, los jueces de la Primera Corte Constitucional del Ecuador.

Del sorteo de causas realizado por el Pleno de la Corte Constitucional, en sesión extraordinaria del martes 11 de diciembre de 2012, de conformidad con la disposición transitoria octava de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, le correspondió a la jueza constitucional Ruth Seni Pinoargote, sustanciar el caso signado con el N.º 0056-11-AN.

Mediante memorando N.º 023-CCE-SG-SUS-2012 del 17 de diciembre de 2012, el secretario general remitió el expediente del caso N.º 0056-11-AN a la jueza ponente.



Con providencia del 24 de octubre de 2013, la jueza ponente, Ruth Seni Pinoargote, avocó conocimiento de la causa y señaló para el 29 de octubre de 2013 a las 14:00, a fin de que tenga lugar una nueva audiencia pública y que el accionado cumpla o justifique el incumplimiento demandado por los accionantes.

De la razón sentada por la actuario de la causa de ese entonces, se determina que la audiencia se llevó a cabo en el día y hora señalados, en la misma que se contó con la participación del doctor Jorge Escobar, en representación del legitimado activo, el abogado Hugo Navarro, en representación de la municipalidad del cantón Otavalo, y la doctora María Cecilia Delgado, en representación de la Procuraduría General del Estado.

### **Normas cuyo cumplimiento se demanda**

El accionante ha planteado el incumplimiento de los artículos 30.3; 30.4 (inciso primero); 30.5 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el suplemento del Registro Oficial N.º 415 del 29 de marzo de 2011. De la lectura de las disposiciones señaladas por el accionante y contrastándolas con la pretensión global que se manifiesta durante todo el texto de la demanda, se colige, en aplicación del principio de primacía de lo sustancial por sobre lo formal, que el accionante pretende que se declare el incumplimiento del artículo 18 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el suplemento del Registro Oficial 415 del 29 de marzo de 2011, mediante el cual se reemplaza el capítulo III de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, específicamente demanda el incumplimiento de los ahora vigentes artículos 30.3, 30.4 (inciso primero), y 30.5, contenidos en la reforma dispuesta por el artículo 18 de la Ley Orgánica Reformatoria señalada anteriormente, así como el artículo 57 de la disposición general primera.

De igual forma, demanda el incumplimiento del artículo 122 de la Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante el cual se sustituye la disposición transitoria décima séptima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Al haberse demandado incumplimiento de normas legales contenidas en una Ley Reformatoria, resulta inoficioso seguir refiriéndonos al articulado constante en la misma en virtud de que los efectos de la reforma legal son integrar los cambios y las nuevas disposiciones a un cuerpo normativo que se encuentre vigente, razón por la cual, en adelante nos referiremos a las normas demandadas exclusivamente con la nomenclatura con la que cuentan actualmente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente a la fecha.

Demanda además el incumplimiento de los artículos 6, 8, 10, 12, 40, 41, 42, 43 y 44 del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en taxi convencional y servicio ejecutivo aprobado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, mediante resolución N.º 006-B-DIR-2009-CNTTTSV del 30 de marzo de 2009, publicada en el Registro Oficial N.º 642 del 27 de julio de 2009.

Las disposiciones legales de las cuales se reclama el cumplimiento puntualmente dictan lo siguiente:

**Art. 30.3.-** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

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

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

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- 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;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;



- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;
- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- y,
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

**Art. 57.-** 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 compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

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.

**Disposición General Primera.-** El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de esta Ley, que establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional.<sup>1</sup>

**Disposición Transitoria Decima Séptima.-** De conformidad con lo previsto en la disposición general primera y el Art 57 de esta Ley, el proceso de legalización y regulación del servicio ejecutivo concluirá íntegramente en el plazo perentorio de 2 meses a partir de la promulgación de esta Ley. En tal virtud, las cooperativas, empresas u operadoras, conductores y vehículos que prestan actualmente el servicio ejecutivo en fase jurídica de transición y que se encuentran inmersos en dicho proceso de legalización y regulación ante la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Comisión de Tránsito del Guayas y los Municipios que hayan asumido competencias en la materia, no podrán ser sancionados conforme a lo dispuesto en esta ley, hasta que la totalidad del proceso de legalización haya concluido con la entrega de los respectivos permisos de operación.

**Reglamento de transporte comercial de pasajeros en taxi convencional y servicio ejecutivo.**

Art. 6.- La Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, las comisiones provinciales del país, la Comisión de Tránsito del Guayas o las municipalidades que hayan obtenido la transferencia de competencias, autorizarán, revisarán y supervisarán la prestación de este tipo de servicio, sujetándose a las normas aplicables y disposiciones del presente reglamento, así como de las resoluciones que al respecto y a futuro expida la Comisión Nacional.

Art. 8.- Clases de servicio.- El servicio de transporte de pasajeros en taxi se prestará como:  
a) Servicio convencional; y b) Servicio ejecutivo.

Art. 10.- Taxi con servicio ejecutivo.- Es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo, y que se lo contratará única y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados por cada uno de ellos.

El valor del servicio será definido por la CNITTSV de acuerdo al nivel de servicio y su cobro será controlado por taxímetro

Art. 12.- De conformidad con lo que ordena el artículo 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para la constitución jurídica de compañías o cooperativas de taxis, el objeto social será: exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxi, tanto para el servicio convencional como para el servicio ejecutivo.

---

<sup>1</sup> Se introduce además como norma impugnada el contenido de la disposición general primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial en virtud de la cláusula de remisión contenida en el texto de la disposición transitoria decima séptima del mencionado cuerpo legal.

#### CAPITULO IV DE LA PRESTACION DEL SERVICIO EJECUTIVO

Art. 40.- El servicio ejecutivo se realizará en vehículos de las siguientes características:

- a) Autos sedan o station wagon desde 1.300 cc con capacidad de 5 personas incluido conductor; y,
- b) Camioneta 4x2 ó 4x4 desde 2.000 cc con capacidad de 5 pasajeros incluido conductor.

Art. 41.- Todas las unidades habilitadas como para brindar el transporte de taxi con servicio ejecutivo, deberán disponer de un distintivo, emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, comisiones provinciales, Comisión de Tránsito del Guayas, o por los municipios que tengan las competencias de transporte y tránsito, con su respectivo, número y código, que deberá lucirlo en: el parabrisas frontal y posterior del vehículo y en las puertas laterales exteriores. La vida útil de los taxis de servicio ejecutivo será de 5 años, desde la fecha de fabricación.

Art. 42.- El servicio ejecutivo, se desarrollará al amparo del correspondiente contrato verbal y/o escrito, entre la compañía o cooperativa que brinda el servicio y la empresa y/o persona natural contratante que lo solicita.

Art. 43.- Las compañías o cooperativas de transporte de taxi de servicio ejecutivo deben contar con sistema de comunicación propio o contratado a empresas legalmente autorizadas para brindar este servicio.

#### CAPITULO V REQUISITOS PARA BRINDAR EL SERVICIO EJECUTIVO

Art. 44.- Además de los requisitos establecidos en este reglamento para dar el servicio de transporte de taxi, las operadoras que brinde el transporte en taxi con servicio ejecutivo deberán cumplir con lo siguiente:

1. Espacio adecuado y determinado para atención al público del local donde operan.
2. Contar con la asignación de frecuencias o sistemas de comunicación destinados a este propósito.
3. Contar con el sistema de control y monitoreo satelital o contrato de prestación de este servicio con empresas constituidas para la prestación de este servicio.
4. Contar con una flota mínima de 20 unidades calificadas.
5. En caso de utilización de sistemas de radio comunicación, contar con la correspondiente asignación de frecuencias de radio del espectro radioeléctrico, o los contratos de para la obtención de este servicio con empresas autorizadas por la SENATEL.
6. Poseer seguro que cubra a terceros transportados y no transportados, robo e incendio, como mínimo.

## **Fundamentos y pretensión de la demanda**

Los accionantes demandan el incumplimiento de las normas precedentemente anotadas por parte de la autoridad pública demandada, manifestando, en lo principal, lo siguiente:

Los comparecientes son miembros de diferentes compañías de transporte en taxis y que pretendían formar parte del proceso de regularización del transporte público de taxis bajo la modalidad de servicio ejecutivo con la finalidad de continuar realizando la prestación de este tipo de servicios en el cantón Otavalo.

En tal sentido, manifiestan que el Gobierno Municipal de Otavalo, en sesión ordinaria del 27 de junio de 2011 y extraordinaria del 14 de julio del mismo año 2011, aprobó la “Ordenanza para la regulación y calificación individual de los/as aspirantes al servicio de transporte comercial”.

Señalan que en virtud a dicha ordenanza, el Gobierno Municipal de Otavalo ha manifestado claramente la voluntad de excluir del proceso de regularización a las compañías que prestan el servicio bajo la modalidad de taxis ejecutivos, pues en su décimo considerando, la ordenanza manifiesta que “se requiere incrementar el parque automotor en las modalidades de **taxis convencionales**”. (Lo resaltado fuera del texto).

Hacen notorio además que la mencionada ordenanza establece el marco legal para la regularización del transporte comercial; que la ordenanza reconoce al transporte comercial en taxis convencionales como única, exclusiva y excluyente modalidad del transporte comercial en el cantón Otavalo.

### **Pretensión**

En base a los fundamentos expuestos, los accionantes, a través de su procurador común, solicitan que se ordene al Municipio del Cantón Otavalo el inmediato e incondicional acatamiento y cumplimiento de las normas exigidas en esta acción por incumplimiento; además solicitan que, como medida cautelar, se disponga que no se apliquen sanciones ni restricciones a los conductores y vehículos que prestan servicio ejecutivo de taxis en el cantón Otavalo.

### **Contestación a la demanda**

#### **Argumentos del Municipio de Otavalo**





El señor Anibal Fernando Bonilla y la doctora Johanna Andrade Revelo, en sus calidades de alcalde encargado del cantón Otavalo y procuradora síndica respectivamente, en contestación a la demanda de acción por incumplimiento planteada en contra de su representada, ha manifestado principalmente lo siguiente:

El 31 de mayo del 2006 se suscribió el convenio de transferencia de funciones entre el Gobierno Nacional, el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y el Municipio de Otavalo, por tanto, es esa municipalidad la que tiene la competencia en tránsito y transporte terrestre; sin embargo, a la fecha de la presentación de la demanda de acción por incumplimiento, en la jefatura de tránsito de la municipalidad de Otavalo no se registraba ningún trámite presentado por los hoy accionantes, sino que se registra el ingreso de trámites para la regularización de compañías de transporte en taxis ejecutivos de manera posterior a la presentación de la citada demanda.

Adicionalmente, señala que el objeto social de las compañías que supuestamente estarían en proceso de regularización no es exclusivo para la prestación del servicio de transporte en taxis ejecutivos, sino que más bien se trata de compañías con objetos sociales diferentes, como renta de autos o venta de repuestos, entre otras, razón por la cual estas empresas estarían violentando la disposición contenida en el artículo 79 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que establece que las operadoras de transporte deberán tener un objeto jurídico exclusivo de acuerdo al servicio que presten.

El artículo 68 del Reglamento de aplicación a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que la presentación de la solicitud para la obtención del título habilitante que permita la prestación del servicio de transporte terrestre público y comercial estará condicionada al estudio de la necesidad de servicio que lo realizarán los municipios que hayan asumido las competencias. Dada esta disposición, el municipio de Otavalo contrató el estudio de movilidad del Cantón Otavalo para determinar la oferta y la demanda en el servicio de transporte. El mencionado estudio arrojó como resultado que el cantón Otavalo requiere aumentar su parque automotor en las modalidades de taxis convencionales, carga liviana, mixtos y escolar e institucional, lo que conlleva a un incremento de 95 taxis convencionales y 7 cupos adicionales por cada año hasta el año 2020, pero que, a pesar de eso y considerando la gran demanda, el municipio ha dispuesto que se llenen los cupos proyectados hasta el año 2014, dejando en claro que el servicio que se requiere es el de taxi convencional.

Argumentan además que bajo los parámetros indicados, el Consejo Municipal expidió la Ordenanza para la regulación y calificación individual de los/as aspirantes al servicio de transporte comercial, vigente desde el 14 de julio de 2011,

ordenanza en la cual se reguló los requisitos que deben cumplir los aspirantes para regular el servicio de taxis convencionales; asimismo, se establece el procedimiento de calificación hasta la finalización con la obtención del permiso para prestar el servicio de taxis convencionales.

### **Argumentos de la Procuraduría General del Estado**

La Procuraduría General del Estado, representada por el abogado Marcos Arteaga Valenzuela, director nacional de Patrocinio de la Procuraduría General del Estado, señala que la disposición transitoria décima séptima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se encuentra desarrollada en el artículo 68 del Reglamento de aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el cual se establecen condiciones para la presentación de la solicitud de un título habilitante para la prestación de un servicio de transporte terrestre, público y comercial en las zonas solicitadas, y estará siempre condicionada a la necesidad del servicio que exista en esa circunscripción territorial.

Indica además que de acuerdo a un convenio suscrito en el año 2006, el Municipio de Otavalo asumió las competencias en materia de tránsito, y que en virtud de esta competencia realizó un estudio de movilidad dentro del cantón, que le permitió determinar la oferta y la demanda existente con respecto al transporte público en el cual se incluye al servicio de transporte en taxis bajo la modalidad del servicio ejecutivo. El estudio concluyó que la ciudad no necesitaba de la prestación del servicio de taxis bajo la modalidad de taxis ejecutivos, y en virtud de esos resultados el municipio de Otavalo expidió la ordenanza para la regulación y calificación individual de los aspirantes al servicio de transporte comercial. En virtud de esta circunstancia, mal podría el municipio autorizar un servicio que la colectividad de su cantón no necesita, pues esto sería atentar contra el derecho a la movilidad, a la seguridad y hasta el derecho a vivir en un medio ambiente sano.

En cuanto al tiempo que se señala en la disposición transitoria décima séptima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el cual se dispone de dos meses para que se termine con los procesos de regularización que se hayan iniciado ante cada una de las entidades allí mencionadas, trámites que nunca han sido iniciados ante el Municipio de Otavalo.

## **II. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL**

### **Competencia de la Corte**



La Corte Constitucional es competente para conocer y resolver las acciones por incumplimiento, de conformidad con lo previsto en los artículos 93 y 436, numeral 5 de la Constitución de la República, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 52 al 57 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, y de acuerdo con los artículos 32 y 33 del Reglamento de Sustanciación de Procesos de Competencia de la Corte Constitucional.

### **Legitimación activa**

El señor Carlos Chávez Vargas se encuentra legitimado para interponer la presente acción por incumplimiento de norma, en virtud de lo dispuesto en el artículo 439 de la Constitución, que establece que “las acciones constitucionales podrán ser presentadas por cualquier ciudadana o ciudadano individual o colectivamente”.

Con estos antecedentes, esta Corte Constitucional se plantea los siguientes problemas jurídicos.

### **Planteamiento y resolución de los problemas jurídicos de los que depende la resolución del caso**

Conforme se desprende del expediente, corresponde a la Corte Constitucional establecer si el Municipio de Otavalo incumplió con el mandato contenido tanto en las disposiciones legales como en las disposiciones reglamentarias acerca de la regularización del servicio de taxis ejecutivos:

- 1. Las normas de carácter legal cuyo cumplimiento se demanda ¿contienen una obligación de hacer o no hacer clara, pública y exigible que debía haber sido acatada por parte del Municipio de Otavalo?**
- 2. Las normas de carácter reglamentario cuyo cumplimiento se demanda ¿contienen una obligación de hacer o no hacer clara, pública y exigible que debía haber sido acatada por parte del Municipio de Otavalo?**

### **Desarrollo de los problemas jurídicos**

El artículo 52 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional<sup>2</sup> determina que la acción procederá cuando la norma, sentencia, decisión o informe cuyo cumplimiento se persigue contenga una obligación de hacer o no hacer, clara, expresa y exigible. En este orden, corresponde determinar

<sup>2</sup> Art. 52 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.- La acción por incumplimiento tiene por objeto garantizar la aplicación de las normas que integran el sistema jurídico, así como el cumplimiento de sentencias, decisiones o informes de organismos internacionales de protección de derechos humanos. Esta acción procederá cuando la norma, sentencia, decisión o informe cuyo cumplimiento se persigue contengan una obligación de hacer, no hacer, clara expresa y exigible.

si las normas cuyo cumplimiento se demanda contienen una obligación con las características mencionadas.

**Las normas legales cuyo cumplimiento se demanda ¿contienen una obligación de hacer o no hacer clara, pública y exigible que debía haber sido acatada por parte del Municipio de Otavalo?**

Del texto de la demanda se colige que el accionante, en su calidad de procurador común de varios ciudadanos, presenta una acción por incumplimiento de los artículos 30.3, 30.4 inciso primero, 30.5, 57 y la disposición transitoria decimoséptima de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en contra del municipio del Cantón Otavalo. A criterio del accionante, las normas de carácter legal demandadas contienen una obligación clara de hacer, esto es, en general, cumplir con un proceso de regularización del servicio de transporte comercial prestado a través de la modalidad de taxi ejecutivo específicamente en el cantón Otavalo.

Previamente, resulta necesario recordar que la Asamblea Nacional Constituyente aprobó la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el suplemento del Registro Oficial N.º 398 del 7 de agosto de 2008, reformada mediante Ley Orgánica Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el suplemento del Registro Oficial N.º 415 del 29 de marzo de 2011. Los objetivos con los cuales fue concebida la ley se encuentran plasmados dentro de sus considerandos que, entre otras cosas, señalan que ha existido una proliferación desordenada de operadores de transporte considerados como irregulares, debido a la poca regulación normativa sobre la materia existente hasta esa fecha, razón por la cual la Asamblea Nacional Constituyente, en su afán de contribuir a erradicar esta falta de normativa, promulga el mentado cuerpo legal y establece como principal objetivo de la ley, delimitar las bases que permitan superar las deficiencias en la antigua normativa.

Las disposiciones legales contenidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que han sido acusadas de incumplidas establecen lo siguiente:

**Art. 30.3.-** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

**Art. 30.4.-** Los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales, en el ámbito de sus competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y



seguridad vial, en sus respectivas circunscripciones territoriales, tendrán las atribuciones de conformidad a la Ley y a las ordenanzas que expidan para planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte, dentro de su jurisdicción, observando las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y, deberán informar sobre las regulaciones locales que en materia de control del tránsito y la seguridad vial se vayan a aplicar.

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

- a) Cumplir y hacer cumplir la Constitución, los convenios internacionales de la materia, esta Ley, las ordenanzas y reglamentos, la normativa de los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales, metropolitanos y municipales, las resoluciones de su Concejo Metropolitano o Municipal;
- b) Hacer cumplir el plan o planes de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial elaborados y autorizados por el organismo rector y supervisar su cumplimiento, en coordinación con la Agencia Nacional y los Gobiernos Autónomos Descentralizados regionales;
- 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;
- d) Planificar, regular y controlar el uso de la vía pública y de los corredores viales en áreas urbanas del cantón, y en las parroquias rurales del cantón;
- e) Decidir sobre las vías internas de su ciudad y sus accesos, de conformidad con las políticas del ministerio sectorial;
- f) Construir terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería, alimentos y trazado de vías rápidas, de transporte masivo o colectivo;
- g) Declarar de utilidad pública, con fines de expropiación, los bienes indispensables destinados a la construcción de la infraestructura del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, en el ámbito cantonal;
- h) Regular la fijación de tarifas de los servicios de transporte terrestre, en sus diferentes modalidades de servicio en su jurisdicción, según los análisis técnicos de los costos reales de operación, de conformidad con las políticas establecidas por el Ministerio del Sector;
- i) Aprobar y homologar medios y sistemas tecnológicos de transporte público, taxímetros y otros equipos destinados a la regulación del servicio de transporte público y comercial, cumpliendo con la normativa generada por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;
- j) Autorizar, concesionar o implementar los centros de revisión y control técnico vehicular, a fin de controlar el estado mecánico, los elementos de seguridad, la emisión de gases y el ruido con origen en medios de transporte terrestre;

- k) Supervisar la gestión operativa y técnica y sancionar a las operadoras de transporte terrestre y las entidades prestadoras de servicios de transporte que tengan el permiso de operación dentro de sus circunscripciones territoriales;
- l) Promover, ejecutar y mantener campañas masivas, programas y proyectos de educación en temas relacionados con el tránsito y seguridad vial dentro del cantón;
- m) Regular y suscribir los contratos de operación de servicios de transporte terrestre, que operen dentro de sus circunscripciones territoriales;
- n) Suscribir acuerdos y convenios de cooperación técnica y ayuda económica con organismos nacionales o internacionales, que no supongan erogación no contemplada en la pro forma presupuestaria aprobada;
- o) Regular los títulos habilitantes a regir luego de una fusión y/o escisión, según el caso, de las empresas operadoras de transporte terrestre y prestador de servicios de transporte en el ámbito intracantonal;
- p) Emitir títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre a las compañías y/o cooperativas debidamente constituidas a nivel intracantonal;
- q) Implementar auditorías de seguridad vial sobre obras y actuaciones viales fiscalizando el cumplimiento de los estudios, en el momento que considere oportuno dentro de su jurisdicción;
- r) Autorizar, en el ámbito de sus atribuciones, pruebas y competencias deportivas que se realicen utilizando, en todo el recorrido o parte del mismo, las vías públicas de su jurisdicción en coordinación con el organismo deportivo correspondiente y la Agencia Nacional de Regulación y Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; y,
- s) Las demás que determine las leyes, ordenanzas y sus reglamentos.

**Art. 57.-** 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 compañías y cooperativas autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Comisión Nacional.

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.

**Disposición General Primera.-** El servicio ejecutivo podrá ser considerado como tal, en los demás que se prevén en el Reglamento conforme al artículo 57 de esta Ley, que



establecerá las condiciones técnicas para la prestación de este servicio, que incluirá la propiedad del vehículo y la calificación del conductor como chofer profesional<sup>3</sup>.

**Disposición Transitoria Decima Séptima.-** De conformidad con lo previsto en la disposición general primera y el Art 57 de esta Ley, el proceso de legalización y regulación del servicio ejecutivo concluirá íntegramente en el plazo perentorio de 2 meses a partir de la promulgación de esta Ley. En tal virtud, las cooperativas, empresas u operadoras, conductores y vehículos que prestan actualmente el servicio ejecutivo en fase jurídica de transición y que se encuentran inmersos en dicho proceso de legalización y regulación ante la Agencia Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la Comisión de Tránsito del Guayas y los Municipios que hayan asumido competencias en la materia, no podrán ser sancionados conforme a lo dispuesto en esta ley, hasta que la totalidad del proceso de legalización haya concluido con la entrega de los respectivos permisos de operación.

Como lo revisamos en el inicio del desarrollo del análisis del problema jurídico, se colige que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial nace de la necesidad de establecer un nuevo régimen que regule el control del tránsito en el país, así como también indicar cuáles son las nuevas competencias a las que se someterán las diferentes instituciones del Estado, específicamente los Gobiernos Autónomos Descentralizados en su respectivo ámbito territorial.

Esta Corte Constitucional, con la finalidad de establecer si las normas acusadas de incumplidas contienen una obligación de hacer o no hacer, clara, expresa y exigible, considera necesario dividir el análisis de las normas enunciadas en líneas anteriores, en dos segmentos: el primero referente a las disposiciones legales que regulan las competencias entregadas a los municipios y que forman parte del capítulo III, referente al control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y un segundo análisis que se refiera estrictamente a las disposiciones legales que enuncian la prestación del servicio de transporte comercial en taxis bajo la modalidad de servicio de taxi ejecutivo.

Ahora bien, al referirnos al primer segmento, lo primero que se debe resaltar es que resulta común en todas las normas acusadas de incumplidas<sup>4</sup> el hecho de que la ley les concede competencias a los gobiernos autónomos descentralizados para que estos puedan controlar, planificar y dirigir el tema del transporte terrestre y del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, al efecto estas disposiciones legales establecen un contenido organizativo y administrativo que pretende desarrollar un espacio competencial al que deben regirse dentro de su jurisdicción cada uno de los diferentes niveles de gobiernos autónomos, entre ellos los municipios como el del cantón Otavalo, estableciendo lineamientos generales que ayuden a estas

<sup>3</sup> Se introduce además como norma impugnada el contenido de la disposición general primera de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y Seguridad Vial en virtud de la cláusula de remisión contenida en el texto de la disposición transitoria decima séptima del mencionado cuerpo legal.

<sup>4</sup> Artículos 30.3; 30.4 (inciso primero); 30.5 Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.

instituciones a cumplir con estos objetivos, sin que se alejen del respeto a los preceptos contenidos en la Constitución de la República.

Lo que la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece en cuanto al otorgamiento de competencias en tránsito concedida a favor de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados lo hace de una manera abierta, es decir, que no se refiere al cumplimiento de una norma en específico, por lo que no se podría establecer una obligación clara de hacer o no hacer algo, pues las normas imputadas de incumplidas solo hacen expresa remisión al cumplimiento de la Ley.

Ahora bien, al referirnos al segundo segmento del análisis enunciado en líneas anteriores, podemos considerar que la finalidad de la pretensión de los accionantes es que el municipio de Otavalo reconozca a su favor la prestación del servicio comercial de transporte en taxis ejecutivos, procediendo así a demandar el incumplimiento de los preceptos legales en los cuales se menciona este tipo de servicio; por este motivo, es necesario mencionar que si bien la ley reconoce la prestación del servicio de transporte en taxis bajo la modalidad de taxis ejecutivos, no obliga a que el mismo sea aplicado en todo el territorio nacional, sino que menciona claramente que el proceso de regularización de este tipo de transporte concluirá en el plazo de dos meses en las circunscripciones territoriales donde se encuentre siendo tramitado y ante las diferentes autoridades que se encuentre tramitándose, lo que presupone que en el caso del Municipio de Otavalo, al no encontrarse en conocimiento de ninguna solicitud para la regularización del servicio de transporte en taxis bajo la modalidad de taxi ejecutivo, no habría incumplido con la disposición de terminar un proceso de regularización, pues como ya se dijo en líneas anteriores, el mismo nunca se inició.

Además, resulta imprescindible recordar que si bien el municipio de Otavalo, como resultado del estudio de la necesidad de transporte en el cantón, no acogió la implementación del servicio de transporte en taxis bajo la modalidad de taxis ejecutivos, sí vio la necesidad de incrementar su sistema de transporte en la modalidad de taxis convencionales, y para el efecto expidió la ordenanza para la regularización y calificación individual de los aspirantes al servicio de transporte comercial, en la cual se establecían los requisitos para la prestación de ese servicio, proceso en el cual podían haber participado los hoy recurrentes.

Una vez que se han contrarrestado las normas aludidas de incumplidas versus los argumentos del accionante, lo primero que se debe resaltar es el efecto general que tiene la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que como toda norma jurídica incluye, tanto mandatos de obligatorio cumplimiento como normas que direccionan el camino a seguir sobre determinados asuntos sobre los cuales verse el cuerpo normativo, de esta manera las normas acusadas de





incumplidas no imponen al municipio de Otavalo una obligación clara de hacer, en este caso, de realizar un proceso de regularización y reconocimiento del servicio de transporte en taxis ejecutivos, o no hacer clara, expresa y exigible por parte de los accionantes, debido a que las normas de carácter legal alegadas de incumplidas no otorgan de manera directa el uso y disfrute de un derecho susceptible de ser exigido por cualquier persona, ante lo cual esta Corte no evidencia un incumplimiento normativo de las normas demandadas.

**Las normas de carácter reglamentario cuyo cumplimiento se demanda ¿contienen una obligación de hacer o no hacer clara, pública y exigible, que debía haber sido acatada por parte del Municipio de Otavalo?**

Como se revisó en el análisis planteado en líneas previas, de manera posterior a la promulgación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y en razón de que en este nuevo cuerpo normativo se prevé la prestación de un nuevo tipo de servicio público de transporte comercial al cual se lo ha denominado como servicio de taxis ejecutivos, resultaba pertinente entonces que el órgano rector de la materia emita directrices claras que permitan diferenciar a los dos tipos de transporte en taxis –taxis convencionales y taxis ejecutivos–, de esta manera a través de la resolución N.º 006-B-DIR-2009-CNTTTSV, el entonces Consejo Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitió el Reglamento de transporte comercial en pasajeros en taxi con servicio comercial y servicio ejecutivo, publicado en el Registro Oficial N.º 642 del 27 de julio de 2009. Los legitimados activos han demandado el incumplimiento de varios de los artículos del mentado reglamento, cuyo contenido observamos a continuación:

Art. 8.- Clases de servicio.- El servicio de transporte de pasajeros en taxi se prestará como: a) Servicio convencional; y b) Servicio ejecutivo.

Art. 9.- Taxi de servicio convencional.- Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro dentro del área urbana autorizada para su operación, en vehículos automotores de color amarillo, equipados para el transporte de personas, con capacidad de hasta 5 pasajeros incluido el conductor, bajo normas técnicas y niveles de servicio determinados por la CN'ITI SV, los vehículos que presten este servicio podrán operar como ambulantes, a pedido expreso de los pasajeros en las calles.

El valor del servicio será definido por la CNTTTSV y su cobro será controlado por taxímetro.

Art. 10.- Taxi con servicio ejecutivo.- Es el servicio de transporte comercial que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, que consiste en el traslado exclusivo de personas en forma segura dentro de su ámbito de operación, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo, y que se lo contratará única y exclusivamente a través de los medios de telecomunicación establecidos y autorizados por cada uno de ellos.

El valor del servicio será definido por la CNTTTSV de acuerdo al nivel de servicio y su cobro será controlado por taxímetro.

#### CAPITULO IV DE LA PRESTACION DEL SERVICIO EJECUTIVO

Art. 40.- El servicio ejecutivo se realizará en vehículos de las siguientes características:

- a) Autos sedan o station wagon desde 1.300 cc con capacidad de 5 personas incluido conductor; y,
- b) Camioneta 4x2 o 4x4 desde 2.000 cc con capacidad de 5 pasajeros incluido conductor.

Art. 41.- Todas las unidades habilitadas como para brindar el transporte de taxi con servicio ejecutivo, deberán disponer de un distintivo, emitido por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, comisiones provinciales, Comisión de Tránsito del Guayas, o por los municipios que tengan las competencias de transporte y tránsito, con su respectivo, número y código, que deberá lucirlo en: el parabrisas frontal y posterior del vehículo y en las puertas laterales exteriores. La vida útil de los taxis de servicio ejecutivo será de 5 años, desde la fecha de fabricación.

Art. 42.- El servicio ejecutivo, se desarrollará al amparo del correspondiente contrato verbal y/o escrito, entre la compañía o cooperativa que brinda el servicio y la empresa y/o persona natural contratante que lo solicita.

Art. 43.- Las compañías o cooperativas de transporte de taxi de servicio ejecutivo deben contar con sistema de comunicación propio o contratado a empresas legalmente autorizadas para brindar este servicio.

#### CAPITULO V REQUISITOS PARA BRINDAR EL SERVICIO EJECUTIVO

Art. 44.- Además de los requisitos establecidos en este reglamento para dar el servicio de transporte de taxi, las operadoras que brinde el transporte en taxi con servicio ejecutivo deberán cumplir con lo siguiente:

- 1. Espacio adecuado y determinado para atención al público del local donde operan.
- 2. Contar con la asignación de frecuencias o sistemas de comunicación destinados a este propósito.
- 3. Contar con el sistema de control y monitoreo satelital o contrato de prestación de este servicio con empresas constituidas para la prestación de este servicio.
- 4. Contar con una flota mínima de 20 unidades calificadas.
- 5. En caso de utilización de sistemas de radio comunicación, contar con la correspondiente asignación de frecuencias de radio del espectro radioeléctrico, o los contratos de para la obtención de este servicio con empresas autorizadas por la SENATEL.



6. Poseer seguro que cubra a terceros transportados y no transportados, robo e incendio, como mínimo.

El articulado de carácter reglamentario demandado como incumplido por parte de los accionantes, hace expresa mención a la existencia de dos tipos diferentes de transporte comercial en taxis: uno es el servicio de transporte en taxis convencionales y otro el servicio de transporte en taxis ejecutivos.

Los artículos reglamentarios impugnados tienen un carácter conceptual, pues lo que hacen es determinar en qué consiste cada uno de los dos diferentes servicios de transporte comercial en taxis, además de establecer características técnicas que deberían tener los vehículos que pretendan prestar el servicio de taxis ejecutivos; de igual manera, señala qué distintivos deberían usar los vehículos que presten ese servicio y adicionalmente dispone el establecimiento de otros requisitos que deben cumplir las empresas para brindar este tipo de servicios.

Se determina que las normas no contienen un carácter impositivo, sino más bien indicativo, pues señalan características y conceptos para entender el servicio. Ahora bien, el reglamento materia de este análisis surte efectos a nivel nacional pero no seccional, más las normas acusadas de incumplidas no vinculan a ningún Gobierno Autónomo Descentralizado, pues en ellas no se determina una obligación de hacer algo, motivo por el cual la norma no faculta a ninguna otra persona a exigir del obligado el cumplimiento de la conducta impuesta, además resulta importante anotar que debe existir bilateralidad en la norma, es decir, el objeto de obligación por parte de una, de tal manera que se cree un derecho de otra que pueda ser exigible a través de una acción judicial o de garantías constitucionales, es decir, se debe crear un deber jurídico en una persona y un derecho en otra, situación que no se presenta en el caso sub júdice debido a que la totalidad de las normas acusadas de incumplidas no contienen esta característica de creación de un derecho que pueda ser exigible por parte de los accionantes.

El reglamento de transporte comercial en pasajeros en taxi con servicio comercial y servicio ejecutivo contiene preceptos caracterizados principalmente por su contenido regulador de requisitos y de lineamientos generales a los que se debe someter la prestación de un servicio, mas no vincula la obligatoriedad o no de ningún Gobierno Autónomo Descentralizado de ordenar la coexistencia de los dos tipos de servicio, sino que más bien deja abierta la puerta para que el Gobierno Autónomo Descentralizado, sea el que fuere, en caso de requerir ese servicio de taxis, considere esos parámetros generales para la regulación del servicio; por consiguiente, al no determinarse la existencia de una obligación a ser cumplida por parte del municipio del cantón Otavalo, queda extinta cualquier posibilidad de

reclamo por vía de una garantía jurisdiccional, como lo es la acción por incumplimiento de norma.


En virtud de lo expuesto, esta Corte considera que en el presente caso no se configura la obligación de hacer clara, expresa y exigible reclamada por los legitimados activos, a través de su procurador común, requisito sine qua non para la procedencia del incumplimiento de norma planteado de conformidad con lo establecido en la Constitución de la República, la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, así como también en la jurisprudencia constitucional.


### III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional expide la siguiente:

#### SENTENCIA

1. Declarar que no existe vulneración a derechos constitucionales.
2. Negar la acción por incumplimiento planteada.
3. Notifíquese, publíquese y cúmplase.

  
Wendy Molina-Andrade  
**PRESIDENTA (e)**

  
Jaime Pozo Chamorro  
**SECRETARIO GENERAL**

**RAZÓN.-** Siento por tal, que la sentencia que antecede fue aprobada por el Pleno de la Corte Constitucional, con seis votos de las señoras juezas y señores jueces: Antonio Gagliardo Loor, Marcelo Jaramillo Villa, Tatiana Ordeñana Sierra, Alfredo Ruiz Guzmán, Ruth Seni Pinoargote y Wendy Molina Andrade; sin contar con la presencia de los jueces María del Carmen Maldonado Sánchez, Manuel



Viteri Olvera y Patricio Pazmiño Freire en sesión del 28 de enero de 2015. Lo certifico.

*JPCH/ppch/ccp*

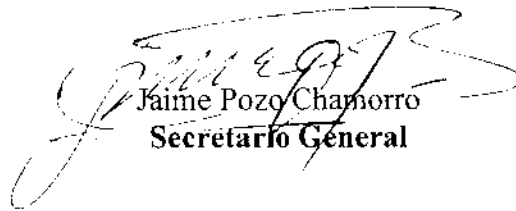
*Jaime Pozo Chamorro*  
**SECRETARIO GENERAL**



CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR

**CASO Nro. 0056-11-AN**

**RAZÓN.-** Siento por tal, que la jueza Wendy Molina Andrade, suscribió la presente sentencia el día viernes 06 de febrero del 2015, en calidad de presidenta (e) de la Corte Constitucional, al momento de expedirse la misma.- Lo certifico.

  
Jaime Pozo Chamorro  
Secretario General

JPCH/LFJ



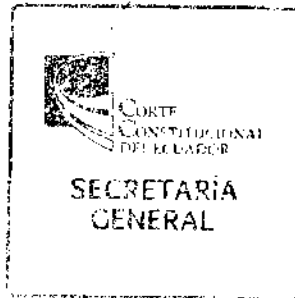
CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR

**CASO Nro. 0056-11-AN**

**RAZÓN.-** Siento por tal que, en la ciudad de Quito, a los seis y nueve días del mes de febrero del dos mil quince, se notificó con copia certificada de la sentencia 018-15-SEP-CC de 28 de enero del 2015, a los señores: Carlos Chávez Vargas, procurador común de las organizaciones de servicio en taxi ejecutivo de la ciudad de Otavalo en la casilla constitucional 092; Procurador General del Estado en la casilla constitucional 018; Alcalde y Procurador Síndico del Gobierno Municipal del Cantón Otavalo en el correo electrónico [juridico@otavalo.gob.ec](mailto:juridico@otavalo.gob.ec) y mediante oficio 0456-CCE-SG-NOT-2015; conforme consta de los documentos adjuntos.- Lo certifico.-

*Jaime Pozo Chamorro*  
**Secretario General**

JPCH/mm *mm*

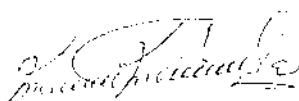


## GUIA DE CASILLEROS CONSTITUCIONALES No. 055

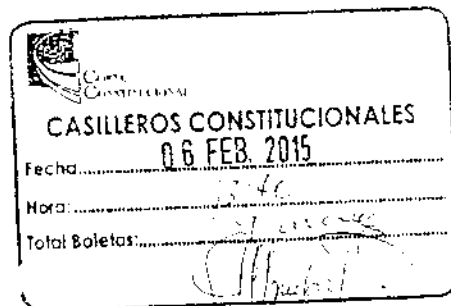
ACTOR	CASILLA CONSTITUCIONAL	DEMANDADO/TERCER INTERESADO	CASILLA CONSTITUCIONAL	NRO. DE CASO	FECHA DE RESO. SENT. DICT. PROV. O AUTOS
BOLÍVAR RAÚL BOLAÑOS GARAICOA, DIRECTOR GENERAL SUBROGANTE EL IEES	005	MARLENE MENDOZA VILLAVICENCIO	460	1665-11-EP	SENTENCIA DE 28 DE ENERO DE 2015
		PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		
VICENTE PIGNATARO ECHANIQUE, GERENTE GENERAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	1249	HENRY KRONFLE KOZHAYA, REPRESENTANTE DE LA CÁMARA DE INDUSTRIAS DE GUAYAQUIL	097	0885-11-EP	SENTENCIA DE 28 DE ENERO DE 2015
JUAN CARLOS JAIRALA REYES, GERENTE GENERAL DE AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL	1249	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018		
CARLOS CHAVEZ VARGAS, PROCURADOR COMÚN DE LAS ORGANIZACIONAS DE SERVICIO EN TAXI EJECUTIVO DE LA CIUDAD DE OTAVALO	092	PROCURADOR GENERAL DEL ESTADO	018	0056-11-AN	SENTENCIA DE 28 DE ENERO DE 2015

Total de Boletas: **(09) Nueve**

Quito, D.M., febrero 06 del 2015



Marlene Mendieta M.  
**ASISTENTE CONSTITUCIONAL  
SECRETARÍA GENERAL**



Corte  
CONSTITUCIONAL

**CASILLEROS CONSTITUCIONALES**

Fecha: 06 FEB. 2015

Hora: 13:46

Total Boletas: 09 Nueve



**COORDINACION REGIONAL NORTE**

**MEMORANDO No. 019-CC-SG-IBARRA-2015**

**PARA:** Dr. Jaime Pozo Chamorro  
**SECRETARIO GENERAL**

**DE:** Oscar Pinto Carrillo  
**ASISTENTE ADMINISTRATIVO  
COORDINACION REGIONAL NORTE**

**ASUNTO:** Remisión de Documentación

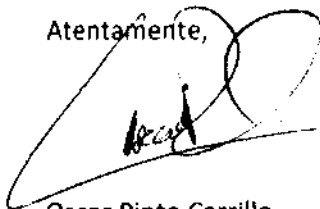
**FECHA:** Ibarra, 09 de enero de 2015

Por medio del presente manifiesto que el día lunes 09 de los corrientes a las 11H50, recibimos en nuestras oficinas el oficio No. 0457-CC-SG-NOT-2015, de fecha 06 de febrero del presente año, concerniente al caso No. 0056-11-AN, notificación a los señores Alcalde y Procurador Síndico del Gobierno Municipal del cantón Otavalo.

En tal virtud, se procedió a entregar la mencionada documentación en la dependencia antes señalada, según constancia que remito a su despacho.

Por la atención que se digne dar a la presente, le anticipo mis sentimientos de consideración y estima.

Atentamente,



Oscar Pinto Carrillo  
**ASISTENTE ADMINISTRATIVO  
COORDINACION REGIONAL NORTE**

ORPC/2015



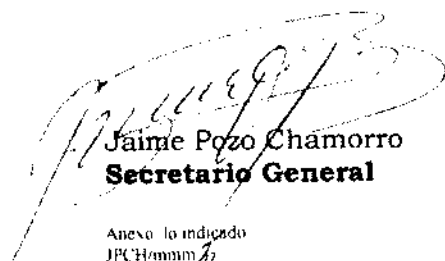
Quito D. M., febrero 06 del 2015  
Oficio 0457-CCE-SG-NOT-2015

Señor  
Óscar Pinto Carrillo  
**COORDINADOR REGIONAL DE IBARRA DE LA CORTE  
CONSTITUCIONAL**  
Av. Velasco Sánchez y Cifuentes, Edificio La Previsora, 3er piso, oficina 302  
Ibarra

De mi consideración:

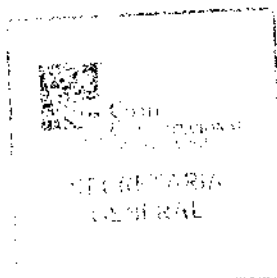
Adjunto a la presente, sírvase encontrar el oficio 0456-CCE-SG-NOT-2015, a fin de que se sirva notificar a las personas señaladas en el mencionado documento. Una vez cumplida dicha diligencia, devuélvase la documentación a esta Secretaría.


Atentamente,



**Jaime Pozo Chamorro**  
**Secretario General**

Anexo lo indicado  
JPCH/mm



SECRETARÍA GENERAL	
OFICINA REGIONAL IBARRA	
Recibido el día de hoy	febrero 9 de
febrero 2015	a las 11h30
Por:	Óscar Pinto Carrillo
Anexo:	Oficio (Notificación)
	
Firma Responsable	



CORTE  
CONSTITUCIONAL  
DEL ECUADOR


Quito D. M., febrero 06 del 2015  
Oficio 0456-CCE-SG-NOT-2015

Señores  
**ALCALDE Y PROCURADOR SÍNDICO DEL GOBIERNO MUNICIPAL  
DEL CANTÓN OTAVALO**  
Otavalo

De mi consideración:

Para los fines legales pertinentes, adjunto copia certificada de la sentencia 001-15-SAN-CC de 28 de enero de 2015, emitida dentro de la acción de incumplimiento de normas y actos normativos 0056-11-AN, presentada por Carlos Chávez Vargas, procurador común de las organizaciones de Servicio en Taxi Ejecutivo de la ciudad de Otavalo.

Atentamente,

  
Jaime Pozo Chamorro  
**Secretario General**

Anexo lo indicado  
JPCH/mm



Alcalde

Municipal Otavalo  
2015 02 02  
16476