

Hora: 10:40  
Recibido el: 12 ENE 2022  
Por: [Firma]

SECRETARÍA DE LA SALA DE LO CONSTITUCIONAL  
CORTE SUPREMA DE JUSTICIA  
TEL. 2271-8888 – FAX 2281-0781

WEB

San Salvador, 04 de enero de 2022.

ASAMBLEA LEGISLATIVA  
Leído en el Pleno Legislativo el:

ASUNTO: Se comunica auto de  
sobreseimiento del proceso de  
inconstitucionalidad referencia: **80-2015**.

Honorable  
Asamblea Legislativa  
Presente.

Firma: \_\_\_\_\_

Oficio: 27

Ante la Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, se ha iniciado proceso de inconstitucionalidad clasificado con la referencia número: **80-2015**, por medio de demanda presentada por los ciudadanos Genaro Isaac Ramírez Barrera, José Arturo Barrera Rivas, Juan Pablo Álvarez y Roberto Orlando Pérez Soriano, quienes solicitan que se declare la inconstitucionalidad del art. 7 inc. 2° de la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros<sup>2</sup> (LETET), por la supuesta violación de los arts. 3 inc. 1° y 135 inc. 1° Cn.

En el aludido proceso de inconstitucionalidad, la Sala de lo Constitucional, pronuncio resolución a las nueve horas con quince minutos del 18/10/2021, la cual se remite íntegramente fotocopiada para su completo conocimiento.

En la resolución mencionada, entre otros puntos, se dispuso lo siguiente:

**“1. Sobreséese** el presente proceso por la supuesta inconstitucionalidad del artículo 7 inciso 2° de la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, contenida en el Decreto Legislativo número 487, de 23 de noviembre de 2007, publicado en el Diario Oficial número 222, tomo 377, de 28 de noviembre de 2007, actualmente sustituida por la Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, contenida en el Decreto Legislativo número 783, de 26 de noviembre de 2020, publicado en el Diario Oficial número 251, tomo 429, de 17 de diciembre de 2020, por la supuesta violación de los artículos 3 inciso 1° y 135 inciso 1° de la Constitución. Las razones son: (i) en cuanto al vicio de forma, al haberse derogado el objeto de control inicialmente propuesto, no es posible trasladar los términos de contraste al nuevo decreto

<sup>2</sup> Dicha ley fue aprobada mediante el Decreto Legislativo n° 487, de 23 de noviembre de 2007, publicado en el Diario Oficial n° 222, tomo 377, de 28 de noviembre de 2007, reformado mediante el Decreto Legislativo n° 1014, de 29 de abril de 2015, publicado en el Diario Oficial n° 80, tomo 407, de 6 de mayo de 2015.

legislativo que regula la materia objeto de impugnación, pues su proceso de formación fue distinto y las corroboraciones objetivas de la demanda deberían ser otras; y (ii) en cuanto a los vicios de contenido, debido a que el objeto de control se ha derogado en varios de los puntos impugnados. A la vez, en cuanto al punto en que procede el traslado de objeto de control, se ha advertido un defecto argumentativo que consiste en que las afirmaciones sobre la supuesta irrazonabilidad de la medida adoptada tienen carácter subjetivo y no se han respaldado suficientemente, pese a tratarse de datos empíricos.”

Lo que comunico para los efectos legales correspondientes.

**DIOS UNIÓN LIBERTAD**



**René Arístides González Benítez**  
**Secretario de la Sala de lo Constitucional**  
**Corte Suprema de Justicia**

**Inconstitucionalidad**

**Sala de lo Constitucional de la Corte Suprema de Justicia.** San Salvador, a las nueve horas con quince minutos del dieciocho de octubre de dos mil veintiuno.

*Agréganse* los escritos siguientes: (i) el de 6 de julio de 2016, que contiene el informe rendido por la Asamblea Legislativa; (ii) el de 12 de julio de 2016, por medio del cual el Fiscal General de la República emite su opinión; (iii) el de 2 de septiembre de 2016, por el que los actores piden a esta Sala que adopte como medida cautelar la suspensión de los efectos del objeto de control y que se dejen sin efecto ciertas obligaciones impuestas al sector de transporte público; y (iv) el oficio GOL-688, de 21 de septiembre de 2017, a través del cual la Asamblea Legislativa remite a esta Sala la transcripción del acta n° 145 de la sesión plenaria ordinaria de 29 de abril de 2015, en virtud del requerimiento hecho mediante el auto de 25 de agosto de 2017.

El presente proceso fue iniciado por los ciudadanos Genaro Isaac Ramírez Barrera, José Arturo Barrera Rivas, Juan Pablo Álvarez y Roberto Orlando Pérez Soriano, para que se declare la inconstitucionalidad del art. 7 inc. 2° de la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros<sup>1</sup> (LETET), por la supuesta violación de los arts. 3 inc. 1° y 135 inc. 1° Cn.

**I. Objeto de control.**

“Art. 7 [inc. 2°].- Los recursos en referencia serán utilizados para subsidiar con dos centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.02) por pasajero trasladado en los microbuses urbanos autorizados y cuatro centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.04) por pasajero trasladado en los autobuses urbanos autorizados, ambos en el área metropolitana de San Salvador; entendiéndose por tal, los territorios de los municipios que conforman, según la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Área Metropolitana de San Salvador y de los Municipios Aledaños, y en el resto del país, doscientos dólares de los Estados Unidos de América (\$200.00) en microbuses autorizados y cuatrocientos dólares de los Estados Unidos de América (\$400.00) para autobuses autorizados, por el período máximo de veintiún días que contabilizarán un mes, ambos para prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros. Las unidades de transporte deberán contar con tarjeta de circulación vigente, permiso de línea debidamente autorizado por el Viceministerio de Transporte, un mecanismo electrónico, un sistema GPS y un validador que permita tanto al Viceministerio de Transporte como a los concesionarios y/o permisionarios del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, para efectos de

<sup>1</sup> Dicha ley fue aprobada mediante el Decreto Legislativo n° 487, de 23 de noviembre de 2007, publicado en el Diario Oficial n° 222, tomo 377, de 28 de noviembre de 2007, reformado mediante el Decreto Legislativo n° 1014, de 29 de abril de 2015, publicado en el Diario Oficial n° 80, tomo 407, de 6 de mayo de 2015.

control y pago, contabilizar los pasajeros movilizados. Los citados microbuses y autobuses deberán estar operando el servicio”.

## II. Orden temático de la resolución.

Para adoptar la decisión que corresponde en este caso, se seguirá este orden temático: primero, (III) se aludirá al sobreseimiento en el proceso de inconstitucionalidad; luego, (IV) se tratarán las exigencias argumentativas de las alegaciones de violación al principio de igualdad; seguidamente, (V) se hará referencia a los cambios normativos ocurridos desde la admisión de la demanda; y por último, (VI) se establecerán las consecuencias procesales de dichos cambios.

## III. Sobreseimiento en el proceso de inconstitucionalidad.

En materia constitucional, el sobreseimiento implica la existencia de vicios en la pretensión —cualquiera que fuere su naturaleza— que impiden al juzgador pronunciarse sobre el fondo del asunto. Dichos vicios la afectan y producen el rechazo de la demanda cuando son detectados en la tramitación del proceso constitucional<sup>2</sup>. Ello es así porque la pretensión es el elemento condicionante del proceso en todas sus etapas: es la que determina su inicio, continuación y finalización. Este Tribunal ha señalado que, según la Ley de Procedimientos Constitucionales, son varias las causas en virtud de las cuales puede sobreseerse en un proceso constitucional de amparo. Sin embargo, dicha ley guarda silencio para los casos en los que con idéntica razón se advierta cualquiera de tales causas —u otras análogas— en los procesos de inconstitucionalidad<sup>3</sup>. Por ello, esta Sala ha sostenido que la regulación del sobreseimiento en la citada ley —prevista inicialmente para el proceso de amparo— puede extenderse a los otros dos procesos de los cuales conoce, vía autointegración del Derecho<sup>4</sup>.

Por ejemplo, en el proceso de inconstitucionalidad es procedente el sobreseimiento cuando existe admisión indebida de la demanda<sup>5</sup>. Esto significa que si en el transcurso del proceso se advierte que uno o varios de los puntos que fueron objeto de admisión no debieron haberlo sido, la decisión debe ser la de no continuar con su trámite y sobreseer<sup>6</sup>. De lo contrario, se incurriría en un dispendio innecesario de la actividad jurisdiccional, pues bajo la certeza de que la pretensión no es procedente, se haría que la relación procesal finalice con una sentencia desestimatoria —con lo que esto implica para las partes y para este Tribunal—.

## IV. Exigencias argumentativas de las alegaciones de violación al principio de igualdad.

En la sentencia de 23 de octubre de 2020, inconstitucionalidad 98-2015, este Tribunal estableció que el examen o juicio de igualdad debe ser un test integrado. Eso significa que los alegatos sobre la violación a la igualdad y al principio de proporcionalidad se examinarían en un único análisis. Este último opera como un criterio estructural de carácter escalonado que sirve para determinar si una medida de intervención a derechos fundamentales está justificada o no por la Constitución. Posee dos variantes: la prohibición de exceso y la prohibición de protección

<sup>2</sup> Sentencia de 8 de octubre de 2014, hábeas corpus 435-2014R.

<sup>3</sup> Auto de 1 de julio de 2015, inconstitucionalidad 100-2014.

<sup>4</sup> Así se ha dicho desde el auto de 2 de septiembre de 1998, inconstitucionalidad 12-98.

<sup>5</sup> Sobre esto, ver el auto de 31 de agosto de 2015, inconstitucionalidad 68-2013.

<sup>6</sup> Auto de 19 de febrero de 2002, inconstitucionalidad 7-98.

deficiente. La estructura de la primera está compuesta por tres elementos universalmente aceptados: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto (o ponderación). En cambio, la estructura de la segunda se compone de los elementos siguientes: idoneidad, suficiencia o medio alternativo más idóneo y proporcionalidad en sentido estricto. Para la presente resolución solo interesa analizar el funcionamiento de la primera vertiente.

El carácter escalonado consiste en que si la medida analizada no supera el examen de idoneidad, el Tribunal debe declarar su inconstitucionalidad sin continuar con el siguiente paso<sup>7</sup>. Lo mismo ocurriría si concluye que un fin es legítimo y que el medio es idóneo para su obtención, pero en el escaño de necesidad considerare que existe una medida alternativa con igual idoneidad, pero que limita en menor grado el derecho fundamental o el principio de que se trate. En otras palabras, es un test cuya aplicación se desarrolla en tres etapas sucesivas y cuya prosecución hacia la siguiente depende del agotamiento de la etapa anterior.

Según tal regla argumentativa, cuando se alega la violación al principio de proporcionalidad es necesario que los actores eviten la confusión usual de no advertir que el avance de una etapa hacia la siguiente depende necesariamente del agotamiento de la anterior<sup>8</sup>: la necesidad de una medida debe analizarse si, y solo si, se ha determinado que es idónea; y la proporcionalidad en sentido estricto solo debe realizarse cuando la medida sea necesaria. Entonces, los “falsos dilemas”<sup>9</sup> no tienen cabida en la ponderación, porque si hay una posibilidad de satisfacer simultáneamente ambos derechos en colisión, no hay razón alguna para sostener que la medida es necesaria, sino lo contrario. En consecuencia, solo se pondera cuando no hay ninguna otra alternativa distinta a la de hacer ceder uno de los derechos contrapuestos<sup>10</sup>.

#### V. Cambios normativos ocurridos desde la admisión de la demanda.

La demanda que dio inicio a este proceso fue admitida mediante el auto de 25 de mayo de 2016. Sin embargo, desde esa fecha hasta la actualidad han acontecido ciertos cambios normativos que deben tenerse en cuenta. Primero, el Decreto Legislativo n° 487, de 23 de noviembre de 2007, que contenía la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, fue objeto de una prórroga contenida en el Decreto Legislativo n° 578, de 20 de diciembre de 2016<sup>11</sup>, que extendió su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017.

Segundo, una vez que finalizó su plazo de vigencia, la Asamblea Legislativa emitió una nueva Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, aprobada mediante el Decreto Legislativo n° 874, de 3 de enero de 2018<sup>12</sup>, que en su art. 7 contuvo una disposición con un texto muy semejante a la que se impugnó por los actores. Dicha ley debía cesar en su vigencia el 31 de

<sup>7</sup> Reconocido por la jurisprudencia constitucional desde el año 2018. Véanse los autos de 10 de diciembre de 2018 y de 14 de diciembre de 2018, inconstitucionalidades 23-2018 y 35-2018, por su orden.

<sup>8</sup> Auto de inconstitucionalidad 23-2018, ya citada.

<sup>9</sup> Hay un falso dilema cuando se reducen las opciones que se analizan a únicamente dos, a menudo drásticamente opuestas, cuando en realidad hay más alternativas.

<sup>10</sup> Sentencia de 19 de agosto de 2020, controversia 8-2020.

<sup>11</sup> Publicado en el Diario Oficial n° 240, tomo 413, de 23 de diciembre de 2016.

<sup>12</sup> Publicado en el Diario Oficial n° 14, tomo 418, de 22 de enero de 2018.

diciembre de 2018 (art. 21 inc. 2°). Sin embargo, esta fue prorrogada por los siguientes decretos legislativos: (i) Decreto Legislativo n° 212, de 20 de diciembre de 2018<sup>13</sup>, que la prorrogó hasta el 31 de diciembre de 2019; y (ii) Decreto Legislativo n° 536, de 23 de diciembre de 2019<sup>14</sup>, que extendió su vigencia hasta el 30 de junio de 2020. Luego de esa fecha no se emitió otro decreto que prorrogara sus efectos.

Tercero, mediante el Decreto Legislativo n° 783, de 26 de noviembre de 2020<sup>15</sup>, se creó una nueva Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, cuyo vigor finalizará el 31 de diciembre de 2021 (art. 24). Además, según su art. 23, es una ley de orden público cuyos efectos se retrotraen hasta el 1 de julio de 2020, fecha en que cesaron los efectos del Decreto Legislativo n° 536, de 23 de diciembre de 2019. El art. 7 de esta nueva ley tiene un texto similar al precepto legal cuestionado por los actores.

El art. 7 inc. 2° del Decreto Legislativo n° 783, de 26 de noviembre de 2020, prevé lo siguiente: “Los recursos en referencia serán utilizados para subsidiar con cuatro centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.04) por pasajero trasladado a través del servicio público de transporte colectivo de pasajeros masivo, y en el resto del país, doscientos dólares de los Estados Unidos de América (\$200.00) en microbuses autorizados, y cuatrocientos dólares de los Estados Unidos de América (\$400.00) para autobuses autorizados, por el período máximo de dieciséis días que contabilizarán un mes, ambos para prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros. Las unidades de transporte deberán contar con tarjeta de circulación vigente y permiso de línea debidamente autorizado por el Viceministerio de Transporte. Los citados microbuses y autobuses deberán estar operando el servicio”.

## **VI. Consecuencias procesales de los cambios ocurridos en el objeto de control.**

1. En la jurisprudencia constitucional se ha afirmado la importancia de que el objeto de control esté vigente a la fecha en que la demanda es admitida<sup>16</sup>. En principio, la derogación, reforma o cesación de los efectos del objeto de control es un motivo de improcedencia o sobreseimiento, según el caso. Sin embargo, esta regla se exceptúa en caso de “traslado del objeto de control”, que se produce cuando la disposición impugnada (el texto) desaparece o se modifica, pero la norma subsiste (el significado normativo vinculante)<sup>17</sup>. Esto ocurre cuando, por ejemplo, la disposición se aloja en un cuerpo normativo distinto o se altera su texto de manera que ello no obsta a que se le continúe atribuyendo el mismo significado.

Por consiguiente, la tramitación y normal conclusión del proceso de inconstitucionalidad estará condicionada a la existencia del objeto de control<sup>18</sup>. En este sentido, si la disposición, acto o

<sup>13</sup> Publicado en el Diario Oficial n° 240, tomo 421, de 21 de diciembre de 2018.

<sup>14</sup> Publicado en el Diario Oficial n° 242, tomo 425, de 23 de diciembre de 2019.

<sup>15</sup> Publicado en el Diario Oficial n° 251, tomo 429, de 17 de diciembre de 2020.

<sup>16</sup> Auto de 28 de julio de 2021, inconstitucionalidad 102-2020.

<sup>17</sup> Sentencia de 14 de septiembre de 2011, inconstitucionalidad 37-2007 AC.

<sup>18</sup> Sobre esto, auto de 25 de noviembre de 2009, inconstitucionalidad 14-2008; y auto de 15 de febrero de 2012, inconstitucionalidad 45-2011.

cuerpo normativo impugnado ya ha sido derogado al momento de presentarse la demanda, se deroga durante el desarrollo del proceso o se expulsa del ordenamiento jurídico mediante el pronunciamiento general y obligatorio de este Tribunal, el objeto de control deja de existir y el proceso carece de finalidad, terminando de forma anticipada, pues no habría un sustrato material respecto al cual pronunciarse<sup>19</sup>. Lo mismo ocurre cuando cesan sus efectos<sup>20</sup>.

2. En relación con el vicio de forma alegado, por la supuesta violación del art. 135 inc. 1º Cn., en los precedentes constitucionales se ha dicho que cuando se impugna un acto concreto por incumplimiento de algún requisito constitucional de validez, el alegato por lo general tiene un carácter fáctico que debe ser establecido de forma indiciaria por el demandante y que, como tal, no puede ser suplido por este Tribunal. En específico, cuando se alega la existencia de una situación que es incompatible con alguna de las exigencias constitucionales sobre producción jurídica, esa situación no puede ser simplemente afirmada sin ninguna base racional o fuente objetiva, pues, de ser así, el proceso se iniciaría por simples afirmaciones estrictamente subjetivas, lo que implicaría un riesgo excesivo de realizar en vano la actuación jurisdiccional. Cuando un planteamiento de este tipo sea probable, pero incompleto en su fundamento fáctico, su insuficiencia debe provocar que la demanda se rechace por vía de la improcedencia<sup>21</sup>.

En este caso, la demanda originalmente sí contenía elementos de corroboración objetiva que podían considerarse suficientes para satisfacer esta exigencia. Pero, en el estado actual de cosas, no lo es, en tanto que la nueva Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros (LETEC), emitida mediante el Decreto Legislativo n° 783, de 26 de noviembre de 2020, está respaldada en otros documentos o elementos objetivos —otro dictamen, otra discusión plenaria, etc.—. Por tal razón, no existe la posibilidad de trasladar los términos de contraste en relación con esta nueva ley. En consecuencia, *se deberá sobreseer en el presente proceso respecto de este punto*.

3. A. En cuanto a los vicios de fondo alegados, ambos suponen la aparente violación del art. 3 inc. 1º Cn. Según la admisión de la demanda, el primero de ellos consiste en una desigualdad provocada por “la distinción que la disposición impugnada realiza entre modalidades de subsidio —por pasajero trasladado para autobuses y microbuses urbanos autorizados en el área metropolitana de San Salvador y de los municipios aledaños, y por cuota fija para autobuses y microbuses autorizados en el resto del país— y entre los requisitos a cumplir para recibirlo”. Al respecto, el art. 7 inc. 2º de la ley vigente no exige requisitos distintos para recibir el subsidio, pues prevé de manera indistinta que “las unidades de transporte deberán contar con tarjeta de circulación vigente y permiso de línea debidamente autorizado por el Viceministerio de Transporte”. Por tal

<sup>19</sup> Auto de 21 de abril de 2021, inconstitucionalidad 14-2018.

<sup>20</sup> Véase el auto de 10 de febrero de 2020, inconstitucionalidad 6-2020.

<sup>21</sup> Autos de 25 de junio de 2014, 7 de noviembre de 2014, 13 de mayo de 2016, 19 de diciembre de 2016 y 31 de marzo de 2017, inconstitucionalidades 44-2014, 81-2014, 15-2016, 170-2016 y 174-2016, por su orden.

razón, no es viable el traslado del objeto de control en lo que respecta a los requisitos a cumplir para recibir el subsidio.

Lo antedicho significa que subsiste la impugnación por la distinción entre modalidades de subsidio, pues la disposición vigente continúa utilizando la expresión “en el resto del país” para distinguir entre el subsidio por pasajero trasladado y por cuota fija. En relación con ello, se debe apuntar que el argumento central de los actores consiste en la falta de razonabilidad, que de acuerdo con la jurisprudencia constitucional es parte del examen de idoneidad del test de proporcionalidad<sup>22</sup>. En ese sentido, habría de enfocar el análisis en el modo en que se ha argumentado este punto por parte de los demandantes.

B. Ahora bien, al analizar los argumentos expuestos por los actores se advierte que hay un defecto en el respaldo de sus afirmaciones. Ellos alegan que “el precio del transporte es el mismo tanto para el área metropolitana como para el resto del país” y que “el mismo servicio prestan tanto los transportistas del área metropolitana como los del resto del país”. Aunque la segunda de esas aserciones es cierta, la primera no lo es. En todo caso, ninguna de ellas está respaldada suficientemente, dado que si el propósito del subsidio es “coadyuvar a mantener la estabilidad de las tarifas que los usuarios pagan por el servicio público de transporte colectivo de pasajeros” (art. 1 LETEC), entonces lo irrazonable de la diferenciación, en términos objetivos, no debería ser afirmado sobre la base de que se presta el mismo servicio o que los precios son los mismos (que, dicho sea de paso, no es del todo así, pues el transporte interdepartamental tiene tarifas diferenciadas), sino que debería sustentarse en datos empíricos sobre distancias recorridas en función de la ruta de cada unidad, costos operativos diferenciados o circunstancias análogas, ya que de ese modo se podría concluir si la medida es objetivamente aceptable.

En este punto, aunque los actores aluden a que “[p]odría considerarse que la diferencia estriba en el flujo de pasajeros” y que, no obstante, “en el área del resto del país los autobuses [tienen] un flujo de pasajeros que abordan y se bajan de manera constante en las distintas paradas de la ruta, [...] la diferencia en el flujo puede ser irrelevante para efectos del subsidio”, no aciertan en brindar algún fundamento objetivo de lo dicho. Sin ese basamento, sus argumentos tienen una apariencia de subjetividad que impide que se examine si, en efecto, la medida impugnada no es razonable: no es posible aseverar la verdad de su afirmación ni la de la hipótesis opuesta. En consecuencia, *se deberá sobreseer en el presente proceso respecto de este punto*.

4. Según la admisión de la demanda, el segundo vicio de contenido relacionado con la supuesta violación del principio de igualdad (art. 3 inc. 1° Cn.) consiste en la distinción en la cuantía del subsidio que, bajo el criterio de pasajero trasladado, se otorga a los autobuses y microbuses del área metropolitana de San Salvador y de los municipios aledaños (\$0.02 y \$0.04, respectivamente). En relación con este punto, esta Sala advierte que el art. 7 inc. 2° de la Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros vigente no hace la distinción referida. Según

---

<sup>22</sup> Sentencia de 14 de enero de 2016, inconstitucionalidad 109-2013.



dicha disposición, el subsidio es de cuatro centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.04) por pasajero trasladado a través del servicio público de transporte colectivo de pasajeros masivo. De modo que el objeto de control se ha derogado en cuanto a este punto, por lo que, en consecuencia, *se deberá sobreseer en el presente proceso.*

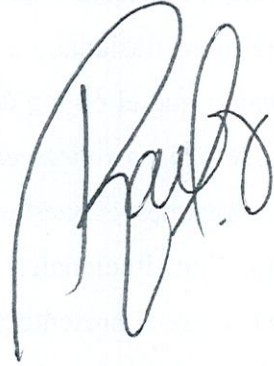
Por las razones expuestas, de conformidad con el artículo 31 número 5 de la Ley de Procedimientos Constitucionales, esta Sala **RESUELVE:**

*1. Sobreséese* el presente proceso por la supuesta inconstitucionalidad del artículo 7 inciso 2° de la Ley Transitoria para la Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, contenida en el Decreto Legislativo número 487, de 23 de noviembre de 2007, publicado en el Diario Oficial número 222, tomo 377, de 28 de noviembre de 2007, actualmente sustituida por la Ley Transitoria para la Entrega de la Compensación Económica y Estabilización de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros, contenida en el Decreto Legislativo número 783, de 26 de noviembre de 2020, publicado en el Diario Oficial número 251, tomo 429, de 17 de diciembre de 2020, por la supuesta violación de los artículos 3 inciso 1° y 135 inciso 1° de la Constitución. Las razones son: (i) en cuanto al vicio de forma, al haberse derogado el objeto de control inicialmente propuesto, no es posible trasladar los términos de contraste al nuevo decreto legislativo que regula la materia objeto de impugnación, pues su proceso de formación fue distinto y las corroboraciones objetivas de la demanda deberían ser otras; y (ii) en cuanto a los vicios de contenido, debido a que el objeto de control se ha derogado en varios de los puntos impugnados. A la vez, en cuanto al punto en que procede el traslado de objeto de control, se ha advertido un defecto argumentativo que consiste en que las afirmaciones sobre la supuesta irrazonabilidad de la medida adoptada tienen carácter subjetivo y no se han respaldado suficientemente, pese a tratarse de datos empíricos.

*2. Notifíquese.*

The bottom half of the page is dominated by several large, overlapping handwritten signatures and scribbles in black ink. The signatures are highly stylized and difficult to decipher. One signature on the left appears to start with a large 'O' or 'A'. Another signature in the center is more complex with many loops. A third signature on the right is also complex and overlaps with the others. There are also some horizontal scribbles and lines scattered across the bottom section.

...NUNCIADO POR LOS SEÑORES MAGISTRADOS QUE LO SUSCRIBEN

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Rafael', written in a cursive style.