



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Compañías en Redes de Transporte (CRT): ¿Libertad de trabajo o
actividad ilegal?**

AUTOR:

BRANDON AVELLAN, DAVID SALOMON

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.**

TUTOR:

García Auz, José Miguel

Guayaquil, Ecuador

26 de Agosto del 2020

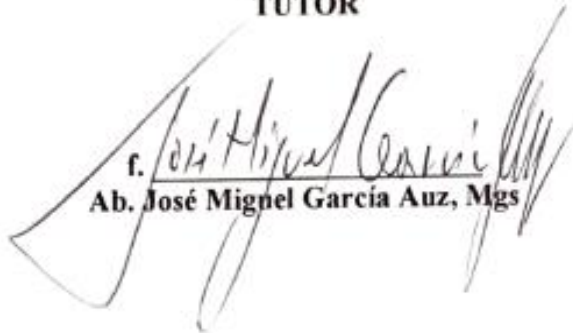


**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **BRANDON AVELLAN DAVID SALOMON**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**.

TUTOR

f. 
Ab. José Miguel García Auz, Mgs

DIRECTOR DE CARRERA

f. _____
Lynch Fernández, María Isabel.

Guayaquil, 26 de Agosto del 2020



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS
CARRERA DE DERECHO.**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **BRANDON AVELLAN DAVID SALOMON.**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Compañías en Redes de Transporte (CRT): ¿Libertad de trabajo o actividad ilegal?** previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, 26 de Agosto del 2020

EL AUTOR


f. **BRANDON AVELLAN DAVID SALOMON.**



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES Y POLITICAS

CARRERA DE DERECHO

AUTORIZACIÓN

Yo, **BRANDON AVELLAN, DAVID SALOMON.**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Compañías en Redes de Transporte (CRT): ¿Libertad de trabajo o actividad ilegal?**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, 26 de Agosto del 2020

EL AUTOR:

f. 
BRANDÓN AVELLAN, DAVID SALOMON.

INFORME URKUND

URKUND

Documento: [tesis alumno BRANDON DAVID.docx](#) (D77425503)

Presentado: 2020-08-03 14:15 (-05:00)

Presentado por: José Miguel García Auz (jose.garcia05@cu.ucsg.edu.ec)

Recibido: jose.garcia05.ucsg@analysis.orkund.com


Mensaje: Tesis alumno BRANDON DAVID [Mostrar el mensaje completo](#)

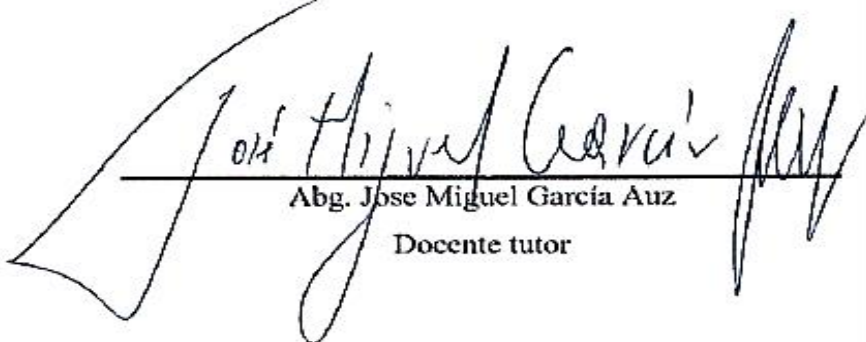
1% de estas 14 páginas, se componen de texto presente en 1 fuentes.

Lista de fuentes Bloques

+	Categoría	Enlace/nombre de archivo	-
+		PROYECTO DE INVESTIGACION VALLEJO ESPINOZA NESTOR DANIEL.doc	-
+	Fuentes alternativas		
+	Fuentes no usadas		

0 Advertencias. Reiniciar Exportar Compartir ?


David Salomon Brandon Avellan
Estudiante autor


Abg. José Miguel García Auz
Docente tutor

DEDICATORIA

Dedicado a Dios por bendecirme la vida, por guiarme a lo largo de mi existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de conflicto y de debilidad.

Dedicado a nuestros docentes de la Escuela de Derecho de la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación de mi profesión.

AGRADECIMIENTOS

A mis padres, Roberto y Luisa

A mis hermanos, Roberto y Claudia

A mis abuelos, Gustavo, Luisa, Gerardo y Amada



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

OPONENTE

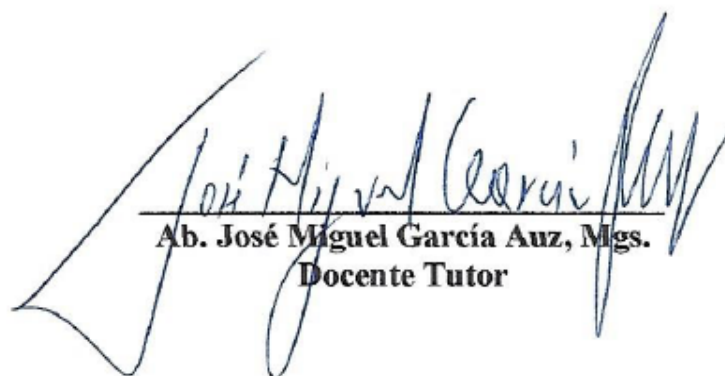


UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

Facultad: Jurisprudencia
Carrera: Derecho
Periodo: UTE A 2020
Fecha: 26 de agosto de 2020

ACTA DE INFORME FINAL

El abajo firmante, docente tutor del Trabajo de Titulación denominado *COMPAÑÍAS EN REDES DE TRANSPORTE (CRT): ¿LIBERTAD DE TRABAJO O ACTIVIDAD ILEGAL?* elaborado por el estudiante *David Salomón Brandon Avellán*, certifica que durante el proceso de acompañamiento dicho estudiante ha obtenido la calificación de *10 (DIEZ)*, lo cual lo califica como *APTO PARA LA SUSTENTACIÓN*.



Ab. José Miguel García Auz, Mgs.
Docente Tutor

ÍNDICE

RESUMEN	XI
ABSTRACT	XI
INTRODUCCIÓN.....	2
1. MARCO TEORICO:	3
1.1. CONCEPTOS.....	3
1.2. ELEMENTOS Y CAUSAS DE IMPORTANCIA.....	4
1.3. LIBERTAD DE TRABAJO.....	6
1.4. ANALISIS DE NORMATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE	8
1.5. CRTs y TAXIS: ¿COMPETENCIA DESLEAL?	10
1.6. DERECHO COMPARADO	12
2. MARCO PRACTICO	14
2.1. CRTs ¿LIBERTAD DE TRABAJO O COMPETENCIA DESLEAL? ...	14
3. CONCLUSIONES	16
4. RECOMENDACIONES:.....	17
REFERENCIAS	20

RESUMEN

Las nuevas plataformas electrónicas como las de Compañías en Redes de Transporte son un debate que en muchas naciones aún no se resuelve. No obstante todo avance de la sociedad debe ser regulado por el Derecho a fin de precautelar el orden público. A la actualidad el sector de los taxis reclama por sentirse vulnerado por la aparición de plataformas tecnológicas que ejercen operaciones comerciales sin contar con los permisos que manda la ley, lo que estaría ocasionando posible competencia desleal, pero, por otro lado, podría implicar coartar la libertad de trabajo de otras personas, por lo tanto es el deber de las Autoridades de Tránsito a nivel nacional y municipal el desarrollar una nueva normativa que permita la convivencia entre el transporte público y dichas compañías, de esta manera el usuario podrá elegir el servicio que más le convenga sin que perjudique el correcto desarrollo de la actividad comercial.

Palabras clave: taxi – electrónica – plataforma – Libertad – Trabajo – Competencia – Desleal – Compañías – Redes - Transporte

ABSTRACT

The new electronic platforms such as those of Companies in Transportation Networks are a debate that in many nations has not yet been resolved. However, all progress of society must be regulated by law in order to safeguard public order. At present, the taxi sector claims to feel violated by the appearance of technological platforms that carry out commercial operations without having the permits required by law, which would be causing possible unfair competition, but, on the other hand, could imply restricting the freedom of work of other people, therefore it is the duty of the Transit Authorities at the national and municipal level to develop a new regulation that allows the coexistence between public transport and said companies, in this way the user can choose the service that it's more convenient for you without affecting the proper development of business activity.

Key Words: taxi – electronic – platform – freedom – work – competition – unfair – Companies – networks - Transport

INTRODUCCIÓN

El avance de la tecnología a nivel mundial ha supuesto grandes cambios en la sociedad. Es así que, esta nos ofrece constantemente nuevas opciones, nuevas comodidades, nuevas formas de hacer actividades y comercio (algunas que creíamos inimaginables hasta hace diez o veinte años). ¿Quién hubiera pensado hace 20 años tener en su mano prácticamente una computadora, hoy conocida como *Smartphone*, por ejemplo?

Esto supone que, conforme se desarrollan nuevas tecnologías y actividades que poco a poco se vuelven parte de la vida cotidiana de las personas, el Derecho evolucione y vaya generándose la normativa respectiva para el uso adecuado de las mismas, sea lo que sea: telecomunicaciones, firmas electrónicas, aplicaciones celulares, etc.

Particularmente, hace aproximadamente unos diez años, empezaron a surgir aplicaciones como *Uber*, *Cabify*, *Gme*, entre otras. La idea básica de estas, implica alquilar un vehículo con chofer que traslada al cliente al lugar donde requiera, prestando un servicio bastante parecido a un taxi, y generándose una delgada línea entre este tipo de servicio y el habitual transporte público, encargado a los taxis.

De esta manera, siendo un servicio aparentemente lícito, estas empresas que funcionan con aplicaciones móviles, al ingresar al mercado ¿vulneran los derechos de los taxistas? ¿Hacen uso de su derecho al trabajo, por prestar un servicio completamente lícito y respaldado por el código civil? ¿Es necesario realizar regulaciones?

Existiendo estas y muchas otras interrogantes, es necesario realizar un análisis jurídico que estudiará posibles vulneraciones de derechos constitucionales, leyes vigentes aplicables al caso, y posibles propuestas de regulaciones normativas de ser necesarias.

1. MARCO TEÓRICO:

1.1. CONCEPTOS

Las Compañías en Redes de Transporte (o CRTs, como se les denominará en adelante), son empresas que operan por medio de aplicativos móviles, a través de la modalidad denominada P2P, término que deviene de la expresión anglosajona *Peer to peer*, utilizado en redes en que los clientes inmersos en esta, pueden tener conexión directa, de manera simultánea unos con otros, gracias a un programa o aplicación brindado por un tercero.

Estas compañías tienen proveedores independientes prestadores del servicio de transporte, mismo al que se debe cancelar un precio brindado por la empresa, de lo cual, un porcentaje corresponde al conductor, y otro a la empresa a través de un contrato de suministro, cumpliendo los requisitos de configuración de dicho tipo de contrato conforme al artículo 397 del Código de Comercio vigente. Cabe recalcar que los prestadores del servicio son proveedores de la empresa acreditados por esta para dar el servicio, mas no guardan con ella ningún tipo de relación de dependencia.

Es de esta manera que se puede entender *grosso modo*, que estas empresas funcionan a través de Vehículos de Transporte Privado (o VTP como se les denominará en adelante), esto es, transportistas independientes que tienen sus vehículos, los cuales dan el servicio y a quienes se les debe cancelar un valor, del cual, un porcentaje va para la empresa y otro para estos, o en ocasiones la CRT cobra una tarifa fija por la carrera a realizarse, ganando de esta manera.

Tenemos por otro lado los taxis, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte a personas, las mismas que deben cancelar a su conductor una contraprestación monetaria. Estos deben estar organizados bajo operadoras que deben encontrarse existentes y constituidas de conformidad con lo que determine la ley de la materia y demás normativa. Cabe sin embargo mencionar un dato bastante interesante (mismo que será trabajado en lo posterior), y es que, pese a la definición que nos trae la legislación, no está de más tomar en cuenta el sentido que da la Real Academia Española de la Lengua, cuando indica que el taxi no es otra cosa que un “automóvil con conductor, generalmente provisto de taxímetro” (2020)

Previo pasar de los conceptos de ambos tipos de transporte, es necesario realizar dos precisiones: la primera es que, es necesario entender no solo lo jurídico, sino a la sociedad

en cuanto su comportamiento social, económico, tecnológico hace muchos años y actualmente; tendremos pues en cuenta que los taxis son los vehículos de alquiler con chofer clásicos que han existido por décadas en el país, mientras que los actuales VTP son vehículos que rápidamente han surgido de plataformas digitales nacidas del desarrollo tecnológico y comunicacional existente. El segundo punto que hay que tener en cuenta es que tanto compañías de taxis como CRTs se asemejan mucho en su actividad, surgiendo la controversia de que, a pesar de prestar un servicio prácticamente paralelo, unos requieren varios requisitos para funcionar mientras que los otros no, surgiendo, sin un conflicto directo entre ambos, un problema jurídico que ya está afectando a ambos grupos.

1.2. ELEMENTOS Y CAUSAS DE IMPORTANCIA

Para el desarrollo de este tema es necesario que veamos cómo surgen estas compañías, cómo se introducen al mercado. Como es sabido, el derecho se desarrolla conforme lo hace la sociedad, siendo por este motivo, subdividir los varios aspectos de la sociedad que han permitido el surgimiento de las empresas CRTs:

- a) Elemento Económico: El método de cobro de los taxis es tradicionalmente el taxímetro, mismo que marca precio por tiempo, contando espacios de tráfico y semáforos. En Ecuador, sobre todo en ciertas ciudades se ha acostumbrado poco a poco en el mercado, que los usuarios y los taxistas negocien los precios de las carreras, dejando el taxímetro de lado, y dando paso a que el taxista se aproveche de esta situación en muchas ocasiones. La prensa de varios lugares del país no se ha quedado atrás en evidenciar quejas en los precios, en el desuso de taxímetro, aumentos de precios, entre otros.

Encontramos de esta manera reportes que indican: “Usuarios de taxis cuestionan el incremento del cobro de las tarifas...” (La Hora, 06 de enero de 2019), así como también: “El uso del taxímetro en Machala pone frente a frente a los transportistas con los usuarios (...) Los beneficiarios comentan que cuando se les exige a los conductores una tarifa justa, ellos se enojan.” (Valencia, 07 de noviembre de 2018), siendo importante destacar también:

“Los usuarios denuncian el cobro excesivo en el costo de las carreras (...) Por ello solicitan a las autoridades de la ATM que hagan respetar el uso del taxímetro para que regulen las tarifas de los taxistas (...) Así esperan que exista realmente un precio justo y un trabajo efectivo de control...” (Zamora, 29 de diciembre de 2015).

Las empresas CRTs, por su parte, permiten que el usuario negocie un precio o viene uno ya establecido para la ruta, que suele depender de la demanda que hay al momento de realizar el pedido, sin importar espacios de tráfico o semáforos. Plataformas como Uber, InDriver, Cabify, entre otros, son buscadas, al observar que en ocasiones, la tarifa por kilómetro recorrido y promedio de tiempo estimado que utilizan estas, o la puja de precios, es mucho más adecuada para su bolsillo.

- b) Elemento Tecnológico: Diario El Telégrafo publicó: “Las aplicaciones móviles se han convertido de manera vertiginosa en herramientas indispensables para la mayoría de quienes tienen smartphones, debido a sus posibilidades para facilitar tareas cotidianas y ahorrar tiempo y dinero” (El Telégrafo, 26 de noviembre de 2018). Con el constante desarrollo tecnológico que se vive hoy por hoy, es muy habitual el uso de *Smartphones*. Es de así que puede ser incluso más cómodo solicitar vehículo por medio de un aplicativo móvil, teniendo en cuenta además que una plataforma tecnológica nos brinda datos como: la ruta a seguir, ubicaciones concretas de forma rápida, información del conductor, entre otros, tal como lo expresa por ejemplo Diario El Telégrafo:
- c) Elemento Seguridad: Muchas veces, al tomar taxis “formales” o “amarillos” los usuarios desconocen su procedencia, exponiéndose a asaltos, ya que es conocido que estas infracciones se cometen incluso con el uso de dichos taxis. En otras ocasiones pueden ser los mismos taxistas quienes son víctimas de asaltos. Al tomar un taxi de la forma tradicional, en la calle, confiamos en que la persona con la que conductor o usuario, va a cumplir su rol dentro de la carrera. En la última década se ha vuelto alarmante la cantidad de denuncias por secuestros en taxis, indicando incluso varios medios, que dichos vehículos son bastante utilizados para la comisión de delitos, tanto secuestros como asaltos. Mostramos como ejemplo dos de muchos reportajes existentes:

“Cifras de la Dirección Nacional de la Policía Judicial sobre este delito demuestran que, un comparativo realizado entre enero y agosto del 2009 y el 2010, este delito tuvo un incremento de denuncias de 204,62%, es decir, pasó de 195 denuncias a 594 en el 2010 (...) se dan delitos conexos como la falsificación de sellos públicos para la colocación en autos que se los hace pasar como taxis legales y el robo de frecuencias de radio a compañías de taxi legalmente constituidas.” (El Universo, 20 de diciembre de 2010).

Tenemos así también: “Según el Observatorio de Seguridad Ciudadana de Quito, la mayor parte del delito se comete en autos de servicio público (...) 65 denuncias Se receptaron en la Fiscalía de Pichincha por los casos de secuestro express entre enero y marzo.” (RUEDA, 19 de mayo de 2013).

Por otro lado, las plataformas tecnológicas ofrecen información del conductor, así como del usuario. De esta forma el pasajero puede ver que su conductor sea el que está registrado en la aplicación, así como finalmente calificar su servicio. Asimismo, el conductor tiene la información de su usuario, lo que le brinda más seguridad para ejecutar su trabajo sin riesgos. Cito ejemplo de seguridad de una plataforma: “DiDi, la plataforma de movilidad anunció la implementación de un nuevo proceso de verificación de identidad con reconocimiento facial para conductores, una nueva función de seguridad para proteger a los usuarios de la aplicación en México” (Revista Electrónica Expansión, 05 de septiembre de 2019)

De una u otra forma, estas plataformas suplen ciertos vacíos que encuentran los usuarios e incluso los mismos conductores en el servicio de taxis tradicional, por lo cual es evidente y comprensible que tengan cabida. Teniendo claros los motivos por los que surgen y se introducen estos nuevos negocios al mercado, es necesario realizar un análisis de los derechos que intervienen en esta situación, tanto para taxis como para CRTs.

1.3. LIBERTAD DE TRABAJO

Uno de los elementos más importantes a analizar, en virtud de que aplica tanto para taxis como para CRTs, es la libertad de trabajo. Este derecho se garantiza en el numeral 17 del artículo 66 de la Constitución de la República, así como también en el artículo 325 del mismo cuerpo legal. Este último menciona no solo la libertad que toda persona tiene

para trabajar, sino que la tiene además para trabajar tanto en relación de dependencia como de forma autónoma, con inclusión de actores de autosustento y cuidado humano.

Sabemos que, tanto la actividad de taxis, como la de CRTs se realizan de forma autónoma, siendo, en principio, ambas actividades por completo legales y autónomas basadas en el autosustento. De esta forma, la resolución N° 016-DPE-DPG-6042-2015-AAG emitida por la Defensoría del Pueblo, órgano por excelencia promotor del ejercicio de los derechos por parte del pueblo, manifiesta: ““Trabajo autónomo” o “por cuenta propia”, debe ser interpretada como la gran variedad de actividades lícitas en el amplio sentido moral de la palabra que son fuentes de subsistencia para los individuos...” (2015, pg. 5)

De la misma forma, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales menciona en su artículo 6.1. que “Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho a trabajar, que comprende el derecho de toda persona a tener la oportunidad de ganarse la vida mediante un trabajo libremente escogido o aceptado...” (1966).

Examinamos entonces: el transporte de pasajeros de un lugar de origen a otro de destino es una actividad moralmente aceptada, que puede ser ejercida libre y lícitamente. Unos se encuentran respaldados por una compañía o cooperativa dependiendo del caso, determinada por ley, a las cuales deben pertenecer, mientras que, los otros, hacen uso de su libertad de contratar conforme a las reglas comunes al derecho privado, respaldados por una plataforma electrónica. Es decir, de una u otra forma, ambos grupos se encuentran respaldados por normativa legal, tanto de tránsito como civil.

Recordemos que se sigue el principio clásico de que en derecho privado es permitido, todo aquello que no esté prohibido. Tanto es así que, siendo una actividad mercantil, y no estando regulado por el Código de Comercio, se aplica para estos contratos realizados con CRTs la normativa civil supletoriamente.

Sin embargo, es necesario ir más allá. La libertad de trabajo en este sentido, no contravendría las normas generales del derecho privado. No obstante, el transporte es un derecho constitucional, y por ende es de interés público, por ello requiere regulaciones

especiales por parte del Estado. Si bien, en principio se podría decir que las CRTs son empresas que ejercen con sujeción a la normativa civil y mercantil, no se puede decir lo mismo de su armonía con la normativa de tránsito, administrativa y penal, pertenecientes por excelencia al derecho público. Y es que, al prestarse un servicio que garantiza un derecho constitucional, como lo es el tránsito, entra inevitablemente otro tipo de normativa que va más allá de la privada.

De esta manera cabe realizar dos precisiones: 1) el transporte terrestre en el Ecuador, se rige por la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (denominado en adelante para simplicidad como LOTTTSV), su reglamento (denominado en adelante para simplicidad como RLOTTTSV) y demás disposiciones dictadas por las autoridades de tránsito. Es decir, el transporte terrestre, como tal (taxis, vehículos particulares, vehículos de carga, motocicletas, o cualquier otro) es regulado por esta norma. 2) El órgano encargado de hacer cumplir esta normativa es el municipal, conforme lo determina el literal f) del artículo 55 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomías y Descentralización (en adelante COOTAD), siendo dicho órgano, el competente para hacer cumplir la normativa de transporte terrestre en su jurisdicción. Se procede de esta manera al análisis sobre la normativa de tránsito en el subcapítulo siguiente.

1.4. ANALISIS DE NORMATIVA DE TRANSPORTE TERRESTRE

La norma regulatoria de todo transporte público, entre estos, taxis, es LOTTTSV. Primeramente, es necesario partir del hecho de que se considera en el Ecuador como vehículo de transporte comercial a todo aquel que se especifica en dicha ley o en su reglamento, además de que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 57 LOTTTSV, entre los que se encuentran: pertenecer a operadoras debidamente registradas y autorizadas y permiso de operación.

Analizando de forma primaria la existencia de cooperativas, se podrá colegir que es una forma en que las autoridades de tránsito puedan tener control y vigilancia sobre las actividades que estas regulen, procurando protección a favor de los derechos de la ciudadanía en lo que concierne a tránsito. Es decir, en caso de existir una situación jurídica

por resolver en materia de tránsito, las autoridades pueden actuar sobre una cooperativa u operadora.

No obstante, para el surgimiento de cooperativas es necesario que la autoridad de tránsito realice cada cinco años un estudio de la demanda para la asignación de cupos para taxis, conforme lo determina el artículo 16 del Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo (denominado en adelante para simplicidad como “Reglamento de taxis”), siendo la cooperativa, como ente privado, quien vende dichos cupos al taxista. Cabe mencionar dentro de esta explicación, que no existe regulación para la venta de dichos cupos, por lo que, al ser de alta demanda y muy escasos, son vendidos a altos precios. Al respecto, Diario El Telégrafo manifestó en uno titular: “Los taxistas de Cuenca venden sus cupos en más de \$55.000” (El Telégrafo, 2019), así como también Diario La Hora expresó: “Exagerados precios por los puestos de taxis en la ciudad de Loja” (La Hora, 2020).

No sería pertinente hablar de las regulaciones de uno u otro municipio, por cuanto estos expiden sus ordenanzas en materia de tránsito de acuerdo a sus necesidades, mientras que esta tesis pretende dar nociones generales del tema en cuestión. Estos son los encargados del control, planificación y gestión del transporte terrestre en sus respectivas jurisdicciones y es a aquellos a quienes corresponde su regulación en general, salvo las competencias reservadas para la autoridad general de tránsito.

Evidentemente, estos órganos deberán regirse a lo que indique la ley, es decir, ellos realizarán las respectivas acciones de control de acuerdo a la necesidad de sus jurisdicciones, pero deben hacer respetar la ley. Cabe preguntar en ese caso ¿Están las CRTs en armonía con la normativa de tránsito en general? ¿Qué acciones deben tomar los municipios como entes reguladores del transporte terrestre?

Por otro lado cabe mencionar que, existiendo una serie de requisitos por cumplirse por quienes quieren prestar el servicio de taxi, estos se encuentran en teoría protegidos por la normativa penal, siendo sancionado aquel conductor que transporte pasajeros sin el debido título habilitante, conforme lo determina el artículo 386, del Código Orgánico Integral Penal, mismo del que es adecuado realizar un análisis en su parte pertinente:

“Será sancionado con dos salarios básicos unificados del trabajador en general, reducción de diez puntos en su licencia de conducir y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días: 1.La o el conductor que transporte pasajeros o bienes, sin contar con el título habilitante correspondiente, la autorización de frecuencia o que realice un servicio diferente para el que fue autorizado.” (Asamblea Nacional, 2014)

Como hemos indicado, la LOTTTSV y su reglamento nos han dado las pautas para poder funcionar como taxi, esto es, vehículos con chofer que realizan transporte de personas de un lugar a otro. Y es esta la situación que se debe recalcar: Las CRTs, aunque hagan sus actividades bajo otras figuras, fácticamente prestan un servicio prácticamente igual al de un taxi, pero sin contar con un título habilitante. A diferencia de la norma de derecho privado, en la norma de derecho público solo se puede realizar aquello que se encuentra permitido. De esta manera, se ha manifestado qué es un taxi, y sería en principio necesario cumplir los requisitos exigidos a estos para ejercer su actividad.

Es decir, realizando una comparación primaria entre la normativa que rige el transporte terrestre con la libertad de trabajo, es cierto que un trabajo debe ser una actividad lícita, pero para el presente caso, deben cumplirse requisitos legales para poder ejercer dicha actividad, tal cual se requeriría un título para ejercer una profesión.

Es así como el Estado, ente que pretende garantizar orden y bienestar a los ciudadanos, regula el servicio de transporte público de taxi, a través de su normativa, disponiendo sanciones penales a aquellos que presten estos servicios ilegalmente. Surgen entonces nuevas preguntas: ¿Qué tan efectivas son las regulaciones dispuestas por las autoridades de tránsito? ¿Podemos hablar de una competencia desleal entre las CRTs y los taxis pese a que ejercen actividades similares? ¿Qué es lo que se debe realizar ante esta situación? ¿Es la solución satanizar la actividad de las CRTs?

1.5. CRTs y TAXIS: ¿COMPETENCIA DESLEAL?

Previo a entrar en la temática de competencia, debemos comprender qué significa competencia en su sentido natural. La Real Academia Española lo define como la

“Situación de empresas que rivalizan en un mercado ofreciendo o demandado un mismo producto o servicio.” (Real Academia Española, 2020).

En el derecho de competencia, “el bien jurídico protegido del derecho de la competencia es la libre competencia, entendida como la libertad que tiene todo ciudadano a concurrir en un mercado y poder competir con el resto de agentes económicos que desarrollan la misma actividad” (Massaguer, 2002, pg. 249). Esto es, puesto que el Estado ha dado libertad total a sus ciudadanos para actuar y contratar en cualquier actividad cuyo objeto sea lícito y no contrario a las buenas costumbres, el mismo aparataje estatal, ha de preocuparse para que estos ciudadanos que concurren al mercado mantengan buenas prácticas que permitan solidaridad, fluidez de la economía, condiciones equitativas, y por ende un buen ambiente para competir y trabajar.

Muchos autores enfocan la competencia desleal hacia el engaño al consumidor, de forma tal que a criterio de esta tesis, son conceptos bastante cerrados por este motivo. Por ello, se ha decidido acoger el criterio de Andrade Ubidia, quien expresa: “La conducta abusiva también ha sido descrita como la «explotación desleal» de una posición dominante, implicando una violación del deber general de buena fe en las relaciones negociales.” (Andrade, 2003, pg. 35). Tengamos en cuenta que, a pesar de que taxis y VTPs prestan un servicio idéntico, unos deben cumplir con una serie de requisitos, mientras que, los otros deben suscribirse a una aplicación móvil y tener un vehículo, lo que ocasiona precisamente ello, una explotación desleal de la actividad, por cuanto se está realizando sin el cumplimiento de las reglas establecidas para el efecto.

La Ley de Control de Poder de Mercado vigente, indica en su artículo 25 que constituye competencia desleal “todo acto o práctica contrarios a los usos o costumbres honestos en el desarrollo de actividades económicas (...) La determinación de existencia de una práctica desleal no requiere acreditar conciencia o voluntad sobre su realización sino que se asume como cuasidelito de conformidad con el código civil.” (Asamblea Nacional, 29 de septiembre de 2011).

Se hace realmente necesario citar este artículo y extraer sobre todo el elemento “conciencia o voluntad”, lo que convierte la definición de “competencia desleal” en un concepto bastante estricto, y del cual, cualquier persona que ejerza operaciones de mercado, debe tener mucho cuidado. Atendiendo al principio de buena fe que se presume

siempre en primera instancia, supondríamos que las CRTs no se crean con el ánimo de posicionarse en el mercado a costa de eliminar a los taxis y acaparar la totalidad del mercado del servicio de alquiler de vehículos con chofer, pues sencillamente, se presentan como una opción innovadora que pretende ascender en el mercado con su actividad.

Sin embargo, aunque esta situación no sea consciente, se evidencia en primer plano, CRTs que, a través de sus proveedores, está obteniendo beneficios económicos de una actividad sin cumplir los requisitos legales ni contar con los títulos habilitantes para hacerlo, lo cual, con la normativa administrativa y de tránsito existente, está causando afectación al sector que se dice vulnerado, esto es, las compañías y cooperativas de taxis.

Por ende, hablando en el contexto actual, se evidencia conflicto normativo entre la actividad de las CRTs y sus proveedores y las compañías y cooperativas de taxis, y, visto desde una perspectiva netamente legalista, se puede evidenciar que por estos elementos se está configurando una competencia desleal. Pero ¿Realmente el problema son las CRTs? En este conflicto se evidencia no solo un conflicto legal, sino un conflicto social. Sin perjuicio de que no se cumplan una serie de normas legales, no es menos cierto que muchos de los conductores de VTPs lo que buscan es trabajar y generar ingresos de una forma moral y socialmente aceptada para ellos, lo cual, de una u otra forma, termina contribuyendo también al torrente financiero.

A criterio de esta tesis, es necesario no solo observar lo legal. Como lo dice el viejo aforismo latino *Ubi ius, ibi societas*, o, donde hay derecho, hay sociedad. Esto significa que la sociedad es la razón de existir del Derecho, y es por ello que si la sociedad cambia, debe hacerlo paralelamente el derecho para ajustarlo al nuevo modo de vida de la sociedad. El desarrollo tecnológico, los emprendimientos, nuevos modelos de negocios, han surgido en el mundo y lo están cambiando. Por ello, he encontrado necesario mostrar soluciones que ya se han dado en otros países respecto del tema, como se procede a analizar a continuación.

1.6. DERECHO COMPARADO

Ante las controversias que se han venido suscitando durante los años de existencia de las CRTs, ya han existido pronunciamientos de algunos órganos judiciales y

administrativos en el ámbito internacional, los cuales, en unos casos, han planteado las condiciones y regulaciones para el funcionamiento de las mismas, y, en otros sencillamente no se acoplan al ordenamiento jurídico y no les permiten operar. De esta manera hemos encontrado algunas regulaciones que presentamos a continuación:

- A) México: Mediante Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 15 de julio de 2015, estableció, entre otras, regulaciones para las CRTs tales como: 1) Registro en la Secretaría de Movilidad de los documentos constitutivos de la empresa (políticas, integrantes, acta constitutiva, domicilio, entre otros); 2) Registro de cada taxi (no se refieren a VTPs, sino directamente a taxis) agregado a la plataforma; 3) Deben obtener un permiso anualmente, 4) Aportación del 1,5% de cada carrera realizada al Estado;
- B) Chile: Mediante “Ley Uber” expedida el 09 de julio de 2019 por el Senado de Chile, se dispuso: 1) Creación de Registro de Empresas de Aplicación de Transporte (EATs); 2) Exigencia de Licencia Profesional a conductores de EATs; 3) Fomento de uso de tecnologías para taxis; 4) Catálogo de sanciones para el correcto uso del servicio tanto por parte de la empresa como del conductor;
- C) Estados Unidos: Varios estados han presentado sus propias reglas, de las cuales cabe rescatar algunas: 1) Ohio: Se impone valor de \$5.000,00 para el Estado a los vehículos que deseen registrarse como parte de una plataforma; 2) Nevada: Cancelación de una tasa del 3% de cada viaje a favor del Estado; California: Obligación de dar a los conductores un seguro que cumpla determinados requisitos;
- D) Varios: 1) Indonesia: Se estableció tarifa mínima y máxima para taxis y CRTs; 2) Australia: Permite la actividad estableciendo requisitos más estrictos de antecedentes de los conductores, así como reducción de las tarifas a los taxistas por prestar sus servicios;

De la misma forma, existen países que por motivos de no ajustarse a su normativa de transporte terrestre o por considerarse competencia desleal, este tipo de plataformas han tenido que abandonar actividades en los mismos. No obstante, el objetivo de revisar legislación comparada es efectivamente verificar qué soluciones han dado otras naciones a un conflicto que ha sido igual en muchas de ellas. Es así que podemos observar que varias de ellas han decidido acoplar las tecnologías y tomarlas como un avance de la sociedad, considerando que rechazarlas sería un error.

No obstante, existiendo el sistema de los clásicos taxis, es necesario que los Estados que desean acoplar nuevas formas de transporte, demuestren flexibilidad de manera tal que tanto empresas y cooperativas de taxis como CRTs puedan coexistir en un ambiente pacífico. De esta manera, con el fin de equiparar ambas figuras se puede solicitar requisitos para operación legal, permisos, pago de tributos, disminución de obligaciones a taxistas, regulación y baja de cupos, entre otros.

Como conclusión primaria del capítulo I de esta tesis, se considera que el problema no son realmente las CRTs, sino un sistema que no permite acoplarlas sin previas regulaciones. Pues encontramos la prueba de varias naciones que ya han resuelto conflictos respecto de la operación de estas empresas, y que incluso, ya han generado legislación que les permite una coexistencia pacífica con los taxis.

2. MARCO PRACTICO

2.1. CRTs ¿LIBERTAD DE TRABAJO O COMPETENCIA DESLEAL?

Hemos definido la libertad de trabajo así como la competencia desleal. Por un lado la libertad de trabajo abarca la realización de una actividad lícita tanto en relación de dependencia como de autosustento. Por otro lado, la competencia desleal, además de encontrarse definida en la doctrina, tiene ya su definición en la ley, motivo por el cual trabajaremos con esta última.

Cabe mencionar que se ha hecho énfasis desde el principio de esta tesis, en que, la controversia que estamos por analizar va más allá de solo lo jurídico, sino que tiene que ver con un asunto social. Tanto es así que no se cuenta aún con mayor material legislativo ni jurisprudencial, sino más bien con opiniones, noticias y preceptos que ya se encontraban de antes, y en los cuales es necesario enmarcar esta problemática.

De los análisis realizados en esta tesis se puede observar que efectivamente, como lo ha manifestado la Corte Constitucional Colombiana en su fallo T-014 de 1992: “Se entiende por libertad de trabajo, de acuerdo con la Carta, una expresión de la personalidad, voluntaria y no sometida a dominio o imposición ni del Estado ni de los particulares, para escoger profesión y oficio”. Esto significa que todo ser humano es capaz de elegir la

profesión u oficio de su gusto sin imposición por parte de nadie, teniendo el derecho a ejercerla libremente.

Al respecto complementó la Defensoría del Pueblo del Ecuador en fallo ya citado, indicando que dicha actividad puede ser en relación de dependencia o autónoma. Por otro lado, es cierto, que el código civil establece las condiciones para que una persona pueda contratar, y ello implica básicamente las condiciones de que exista voluntad, objeto y causa lícita, así como también capacidad de la persona que contrata. Cabe destacar además que el Código de Comercio permite la libertad de contratación, y en general, implicaría libertad de trabajo cualquier actividad que no sea expresamente ilícita.

De la misma manera, siguiendo el principio del derecho privado “lo que no está prohibido está permitido”, podría ser aplicable para nuevas estrategias de generación de empleo y movimiento económico, lo cual, al ser algo nuevo, es evidente que no se encuentre regulado en el derecho, pero que, por el uso que se le da, se evidencia que puede traer potenciales beneficios y ameritaría regulaciones.

Tenemos de esta manera que, en principio, el transporte de personas es una actividad lícita, moralmente aceptada por la sociedad. Tanto es así que, visto desde una perspectiva social, es muy probable que no existiesen controversias por la actividad de las CRTs si no hubiesen sectores sociales cuestionando su legalidad. Esto significa que, más allá de ser una actividad legal o ilegal, hablando desde una perspectiva social, la sociedad no repudia la actividad de transporte de pasajeros.

Por otro lado, no podemos ser ajenos al hecho de que se evidencian marcadas diferencias en una misma actividad. Los taxis, quienes son por excelencia los vehículos alquilados con chofer para transporte de pasajeros, tienen varias regulaciones que deben cumplir. Haciendo recuento de algunas de ellas, podemos verificar: pago de impuestos, obligación de estar constituidos en compañías o cooperativas, llevar registro actualizado de socios y accionistas, asignación de cupos en base a estudios realizados por el ente regulador del tránsito de sus respectivas jurisdicciones, uso de taxímetros cuyas tarifas se encuentran reguladas por la autoridad respectiva, entre otros.

Se ha evidenciado que las CRTs son compañías que ejercen exactamente la misma actividad, no siendo meramente plataformas electrónicas como lo sostienen. Pues su giro de negocio no gira en torno a una plataforma tecnológica, sino al servicio de transporte prestado a través de una plataforma tecnológica, tal como lo señaló oportunamente el Tribunal de Justicia Europeo en su fallo sobre el asunto C-434/15. De esta manera, es evidente que, sin cumplir con los requisitos que son exigidos a las compañías que prestan el servicio de vehículos alquilados con chofer, ejercen operaciones comerciales prácticamente idénticas, siendo además sus tarifas impuestas por la misma compañía, a diferencia de aquellas a las que les son reguladas sus tarifas por parte del Estado.

Para el caso, es aplicable prácticamente la integralidad del texto del numeral 9 del artículo 27 de la Ley Orgánica de Control de Poder de mercado. Ello es la obtención de una ventaja significativa con violación a disposiciones legales vigentes, así como concurrir en el mercado sin las autorizaciones exigidas para tal efecto. Como se ha indicado, la elección de ser transportista de pasajeros a través de un vehículo privado puede ser libremente escogida por cualquier persona, pero, previo hacerlo, debe cumplir los requisitos que la ley establece.

Es más evidente cuando recapitulamos el elemento voluntad establecido en el artículo 25 de la misma ley, cuando se indica que no es necesario acreditar conciencia o voluntad, concordando con que la ley se reputa conocida por todos, por lo que su ignorancia no puede excusar a nadie de responsabilidad. Se evidencia que existe ventaja significativa por parte de las CRTs por cuanto estas no se encuentran reguladas, y surgen sencillamente como solución a problemas sociales existentes, pero, en nuestro país sin el debido sustento legal.

3. CONCLUSIONES

3.1. Las CRTs se pretenden presentar como una solución y una alternativa al transporte de pasajeros clásico ejecutado a través de los taxis. Sin embargo, hablando de forma actual, y desde un punto de vista netamente legal, se puede establecer que existe una competencia desleal que está afectando a una agrupación social, como lo son los taxistas, por cuanto las CRTs no cumplen con los requisitos establecidos para ejercer como

compañías de transporte en el país, y menos para prestar el servicio de alquiler de vehículos con chofer.

3.2. No obstante, del análisis antes planteado se aprecia que las CRTs surgen como una alternativa, siendo su intención prestar una nueva modalidad del servicio de alquiler de vehículos con chofer, sin ser mentalizados como taxis propiamente. Surgen utilizando como herramienta los propios avances sociales ya aprobados por el ser humano, como lo son los varios desarrollos tecnológicos, así como con estrategias comerciales que no habían sido pensadas hace a penas un par de décadas.

3.3. La sociedad se desarrolla, y va ineludiblemente de la mano con la tecnología que se presenta como una solución. Es decir, esta tesis puede observar que si existe una ilegalidad en la prestación del servicio, no es por el ejercicio de una actividad ilícita propiamente dicha, sino por normas obsoletas, que no tienen apertura o flexibilidad a nuevos modelos de negocio, a través de la tecnología en materia de transporte.

3.4. El Estado como ente regulador del tránsito, y como entidad que garantiza los derechos de la sociedad es el llamado para la regulación e inclusión de nuevos modelos de negocio para que, tanto taxis como CRTs puedan coexistir pacíficamente, dentro del mismo ordenamiento jurídico. Se ha observado que varios Estados han actuado en este sentido implementando políticas de coexistencia.

4. RECOMENDACIONES:

Clásicamente se tiene a los taxis como los únicos vehículos de alquiler con chofer, motivo por el cual se recomienda establecer un nuevo tipo de contrato de prestación de este servicio, como lo es el que dan las CRTs. De esta manera, se recomienda:

4.1. Reformar la LOTTTSV y su reglamento, así como el Reglamento de Taxis, de manera tal que puedan verse incluidas las CRTs

4.2. Establecer en la LOTTTSV y su reglamento, las normas que regirán a las CRTs, así como sus limitaciones, entre otros. Se sugeriría la posibilidad de añadir un nuevo capítulo que regule a estas empresas.

4.3. A fin de equiparar la actividad de las CRTs con la de las compañías y cooperativas de taxis, es necesario que las CRTs obligatoriamente se constituyan como una compañía o asociación de transporte (persona jurídica), legalmente domiciliada en el territorio nacional, que tenga un espacio físico para desarrollo de sus labores administrativas, y mantenga un registro actualizado de todos sus conductores.

4.4. Establecer tarifas máximas y mínimas a cobrar, tanto por taxis como por CRTs. Es decir, que no sean estas quienes autorregulen sus tarifas, o, en su defecto, de hacerlo, que se imponga un porcentaje mínimo a aportar por carrera a favor del Estado como tributo.

4.5. Para los taxis, es necesario regular la venta de cupos asignados para cada cooperativa, de manera tal que no sean precios exorbitantes, puesto que a esta situación dándole un mal uso se puede convertir fácilmente en instrumento para favorecer intereses particulares en provecho de otras personas.

4.6. Es imperante y necesario que las autoridades que regulan el tránsito sean especialmente estrictas con el uso de taxímetro, de manera tal que se exija tanto a taxis como a las CRTs el respeto a las tarifas que se han establecido.

4.7. Pueden cobrarse tributos que tengan como finalidad controlar la aparición masiva de vehículos en CRTs, tales como tasas administrativas por registro de vehículos, permisos de operación, entre otros.

4.8. De la misma forma en que los taxis deben tener calcomanías de sus cooperativas y tener un indicativo de que son vehículos que se dedican a dicha actividad, se puede exigir determinadas calcomanías reglamentarias a las VTPs, además de exigir determinado color distintivo para los mismos.

4.9. Los vehículos que presten servicios de CRTs deben tener un avalúo mínimo, así como también requisitos mínimos, tales como: aire acondicionado o calefacción, cinturones de seguridad, entre otros.

4.10. Es adecuado de la misma manera, establecer normativa de buen uso de las CRTs, tanto de parte de conductores, como de usuarios, y las respectivas compañías, estableciendo sanciones administrativas, civiles o penales cuando dichas normas de buen uso sean incumplidas.

4.11. Hacer tarifas más accesibles a los taxistas para que puedan ejercer sus operaciones, así como rebajas de impuestos y tasas administrativas, entre otros.

4.12. Se ha indicado que las CRTs han entrado al mercado con significativas ventajas sobre los taxis, motivo por el cual, es necesario dar más facilidades a los taxis, así como establecer regulaciones que acerquen y equiparen más a las CRTs con los mismos, de manera tal que ambos tipos de transporte tengan un trato equitativo por parte de las autoridades estatales.

REFERENCIAS

- Andrade, S. (2003). *Lineamientos para un régimen jurídico de la competencia en Ecuador*. Revista Jurídica Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Guayaquil: Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1966). Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales. 16 de diciembre de 1966.
- Asamblea Nacional Constituyente. (24 de julio de 2008). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Montecristi: Registro Oficial Suplemento 398 del 07 de agosto de 2008.
- Asamblea Nacional Constituyente. (29 de julio de 2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi: Registro Oficial 449 del 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Nacional. (09 de mayo de 2019). Código de Comercio. Quito: Registro Oficial Suplemento del 29 de mayo de 2019.
- Asamblea Nacional. (28 de enero de 2014). Código Orgánico Integral Penal. Quito: Registro Oficial Suplemento del 10 de febrero de 2014.
- Asamblea Nacional. (29 de septiembre de 2011). Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado. Registro Oficial Suplemento 555 del 13 de octubre de 2011;
- Cabify. (2019). Términos de Uso y Condiciones Generales para Usuarios. Términos: [www.cabify.com. https://cabify.com/ecuador/terms](https://cabify.com/ecuador/terms). (28 de junio de 2020)
- Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (30 de marzo de 2009). Reglamento de Transporte Comercial de Pasajeros en Taxi con

Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo. Quito: Registro Oficial 642 del 27 de julio de 2009.

Corte Constitucional de Colombia. (28 de mayo de 1992). Sentencia T-014/92. Bogotá.

Defensoría del Pueblo Ecuador. (2015). resolución N° 016-DPE-DPG-6042-2015-AAG. Guayaquil.

Diario El País. (2014). *Libro de Estilo El País: Edición actualizada*. España: Penguin Random House Grupo Editorial.

Diario El Telégrafo. (26 de noviembre de 2018). InDriver entra a Ecuador a pelear en el mercado de las apps de transporte. Diario El Telégrafo. Recuperado de: www.eltelegrafo.com.ec. <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/4/indriver-ecuador-mercado-apps-transporte> (12 de mayo de 2020).

Diario El Universo. (20 de diciembre de 2010). En Quito el 70% de secuestros express se cometió en taxis. El Universo. www.eluniverso.com. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/2010/12/20/1/1447/quito-70-secuestros-express-cometio-taxis.html> (12 de mayo de 2020).

Diario La Hora. (06 de enero de 2019). Malestar de Usuarios por Tarifas excesivas de Taxis. Diario La Hora. www.lahora.com.ec. Recuperado de: <https://lahora.com.ec/losrios/noticia/1102213042/malestar-de-usuarios-por-tarifas-excesivas-en-taxis->. 11 de mayo 2020

Diario La Hora. (09 de marzo de 2020). Exagerados precios por los puestos de taxis en la ciudad de Loja. Diario La Hora. www.lahora.com.ec. <https://lahora.com.ec/loja/noticia/1102310864/exagerados-precios-por-los-puestos-de-taxis-en-la-ciudad-de-loja>

El Telégrafo. (19 de septiembre de 2019). Los taxistas de Cuenca venden sus cupos en \$55.000. Diario El Telégrafo. www.eltelegrafo.com.ec. Recuperado de: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/taxistas-cuenca-cupos>. 28 de mayo de 2020.

Expansión. (05 de septiembre de 2019). DiDi fortalece sus funciones de seguridad con reconocimiento facial. Revista digital Expansión. www.expansion.mx. Recuperado de: <https://expansion.mx/tecnologia/2019/09/05/didi-fortalece-sus-funciones-de-seguridad-con-reconocimiento-facial>. 15 de mayo de 2020.

InDriver. Términos de uso de InDriver. Condiciones de Uso: www.indriver.com. <https://indriver.com/es/offer/>. (28 de junio de 2020).

Massaguer, J. (1990). *Aproximación Sistemática General al Derecho de la Competencia y de los bienes inmateriales*. La Rioja: Revista General del Derecho Universidad de la Rioja.

MIER, J. (2018). *La vigencia del Código de Comercio de 1890*. La Competencia Desleal. Primera Edición. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.

Morales, J. (12 de enero de 2020). Así se ha regulado Uber en otros países del mundo. Diario El Tiempo. www.eltiempo.com. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/asi-se-ha-regulado-uber-en-otros-paises-del-mundo-450998>. (28 de junio de 2020).

Presidencia de la República del Ecuador. (11 de junio de 2012). Reglamento para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y

Seguridad Vial. Quito: Registro Oficial 2do Suplemento 731 del 25 de junio de 2012.

Rueda, R. (19 de mayo de 2013). En Quito también hay zozobra por los secuestros express. El Universo. www.eluniverso.com. Recuperado de: <https://www.eluniverso.com/noticias/2013/05/18/nota/935226/quito-tambien-hay-zozobra-secuestros-express>.

Sala Civil del Tribunal Regional de Frankfurt. (03 de marzo de 2010). Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb. Artikel 4.11. Boletín Oficial Federal I, p. 254

Secretaría de Movilidad. (15 de julio de 2015). Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el distrito federal. México D.F.: Gaceta Oficial del Distrito Federal, Décimo Octava época.

Senado de la República de Chile. (09 de julio de 2019). Proyecto 11.934-15. Santiago.

Tribunal de Justicia de la Unión Europea. (2017). Asunto C-434/15. Luxemburgo.

Uber. (24 de diciembre de 2017). Términos y condiciones. Términos y Condiciones: www.uber.com. <https://www.uber.com/legal/es/document/?name=general-terms-of-use&country=ecuador&lang=es>. (28 de junio de 2020).

Valencia, R. (07 de noviembre de 2018). Usuarios reclaman taxímetro. Diario Correo. www.diariocorreo.com.ec. Recuperado de: <https://www.diariocorreo.com.ec/22692/ciudad/usuarios-reclaman-taximetro>.

Zamora, E. (29 de diciembre de 2015). Guayaquil costos excesivos en tarifas de taxis.

Gama Noticias. GamaTV. Recuperado de:

https://www.youtube.com/watch?v=q7NDEo_VP_0&app=desktop. (11 de

mayo de 2015)



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Brandon Avellan David Salomón** con C.C: # **0925843542** autor/a del trabajo de titulación: **Compañías en Redes de Transporte (CRT): ¿Libertad de trabajo o actividad ilegal?**, previo a la obtención del título de **Abogado de los Tribunales y Juzgados de la Republica del Ecuador**, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 26 de agosto del 2020

f. 
Nombre: **BRANDON AVELLAN, DAVID SALOMON.**

C.C: **0925843542**



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Compañías en Redes de Transporte (CRT): ¿Libertad de trabajo o actividad ilegal?		
AUTOR(ES)	David Salomon Brandon Avellan.		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	José miguel García Auz.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Jurisprudencia		
CARRERA:	DERECHO		
TITULO OBTENIDO:	Abogado de los tribunales y juzgados de la República del Ecuador.		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	26 de agosto del 2020	No. DE PÁGINAS:	24
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho Mercantil		
PALABRAS CLAVES/KEYWORDS:	Trabajo – Competencia – Desleal – Compañías – Redes - Transporte		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):	<p>Las nuevas plataformas electrónicas como las de Compañías en Redes de Transporte son un debate que en muchas naciones aún no se resuelve. No obstante todo avance de la sociedad debe ser regulado por el Derecho a fin de precautelar el orden público. A la actualidad el sector de los taxis reclama por sentirse vulnerado por la aparición de plataformas tecnológicas que ejercen operaciones comerciales sin contar con los permisos que manda la ley, lo que estaría ocasionando posible competencia desleal, pero, por otro lado, podría implicar coartar la libertad de trabajo de otras personas, por lo tanto es el deber de las Autoridades de Tránsito a nivel nacional y municipal el desarrollar una nueva normativa que permita la convivencia entre el transporte público y dichas compañías, de esta manera el usuario podrá elegir el servicio que más le convenga sin que perjudique el correcto desarrollo de la actividad comercial.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593968880020	E-mail: d.brandonps4@gmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Dra. Maritza Reynoso		
	Teléfono: +593 99 460 2774		
	E-mail: maritzareynosodewright@gmail.com		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			