



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**AREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TÍTULO:**

**“VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL  
ART. 41 DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL  
DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y  
SERVICIO EJECUTIVO.”.**

**TESIS PREVIA A OPTAR EL  
GRADO DE ABOGADO.**

**AUTOR:**

**DANNY PAUL TAPIA SARANGO**

**DIRECTOR DE TESIS:**

**Dr. Máximo Armijos Armijos Mg. Sc.**

**LOJA – ECUADOR**

**2015**

## CERTIFICACION

Dr. Máximo Armijos Armijos. Mg. Sc

**DOCENTE DEL AREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA DE LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

### CERTIFICA:

Que, he dirigido la presente tesis titulada: **"VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL ART. 41 DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO"** presentada por el señor **Danny Paul Tapia Sarango**, previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, la tesis ha sido dirigida y revisada de acuerdo a las normas pertinentes, constatando que es original en todas sus partes; razón por la que me permito autorizar su presentación y sustentación.

Loja, Julio del 2015



Dr. Máximo Armijos Armijos. Mg. Sc.

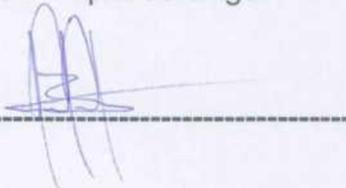
**DIRECTOR DE TESIS**

## AUTORÍA

Yo, **Danny Paul Tapia Sarango**; declaro ser autor del presente trabajo de tesis y eximo expresamente a la Universidad Nacional de Loja y a sus representantes jurídicos de posibles reclamos o acciones legales, por el contenido de la misma.

Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi tesis en el Repositorio Institucional-Biblioteca Virtual.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Firma:** 

**Cédula:** 110481581-4

**Fecha:** Loja, Julio de 2015

**CARTA DE AUTORIZACIÓN DE TESIS POR PARTE DEL AUTOR, PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TEXTO COMPLETO.**

Yo, **Danny Paul Tapia Sarango**, declaro ser autor de la tesis titulada "**VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL ART. 41 DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO.**", como requisito para optar al grado de **ABOGADO**; autorizo al Sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que con fines académicos, muestre al mundo la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido de la siguiente manera en el Repositorio Digital Institucional:

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el RDI, en las redes de información del país y del exterior, con las cuales tenga convenio la Universidad.

La Universidad Nacional de Loja, no se responsabiliza por el plagio o copia de la tesis que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los 22 días del mes de Julio de dos mil quince, firma el autor.

**Firma:**.....

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Cédula:** 110481581-4

**Dirección:** calles Kennedy y Pío Jaramillo

**Correo Electrónico:** danny.ts91@live.com

**Teléfono:** 2547310 **Celular:** 0993222638

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Director de Tesis:** Dr. Máximo Armijos Armijos Mg, Sc.

**Tribunal de Grado:** Dra. Rebeca Aguirre Aguirre Mg, Sc.

Dr. César Bastidas Corrales Mg, Sc

Dr. Guilber René Hurtado Herrera Mg, Sc.

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de investigación quiero dedicar de manera especial a Dios, por darme la fuerza, sabiduría para superar todos los obstáculos así mismo a mis Padres, Jorge Tapia y Rosa Sarango quienes desde pequeño me supieron guiar por los caminos de respeto y justicia a mis hermanos Mayra, Iván y Mateo quienes con su apoyo y consejos, me supieron dar ánimos para hoy estar presente en la conclusión del presente trabajo investigativo y poder hacer realidad mis sueños.

## **EL AUTOR**

## **AGRADECIMIENTO**

Al concluir el presente trabajo investigativo de manera muy especial y sincera quiero agradecer a Dios, a mis padres, hermanos, docentes, familiares y amigos por hacer posible que hoy tenga el honor de cumplir con una meta más en mi vida y por su apoyo incondicional que me supieron brindar.

Quiero dejar constancia de manera muy especial mi agradecimiento a la Universidad Nacional de Loja por haberme acogido en sus prestigiosas aulas y al Dr. Máximo Armijos Armijos, Director de Tesis, por su dedicación, interés, paciencia, sabiduría y profesionalismo, que me supo brindar durante el presente trabajo de tesis que me permite alcanzar un objetivo muy importante en mi vida de ser un profesional del Derecho.

Sin la ayuda incondicional de todos ustedes no hubiese sido posible la culminación del mismo.

## **EL AUTOR**

## **1. TITULO**

**“VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL ART. 41 DEL  
REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI  
DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO”**

## **2. RESUMEN**

Es importante recalcar que en la ciudad de Loja así como a nivel nacional aún no se ha lidiado el tema en cuanto a la duración de años de vida útil que tienen las unidades del servicio público de transporte, por cuanto sería muy importante recalcar que las unidades del Servicio convencional tienen una duración de 15 años y los del Servicio Ejecutivo de 5 años tal y como lo señala el Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo en los Art. 30 y 41.

El principio de igualdad es el que establece que todos los seres humanos son iguales ante la ley, es decir igual trabajo, igual trato, sin que existan privilegios ni prerrogativas de sangre o títulos nobiliarios, de tal manera que este principio constitucional exige que todas las personas sean tratadas de la misma manera sin brindar privilegios a unos cuánto y perjudicando a otros, más aun cuando tienen el mismo sistema de trabajo.

Al respecto el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo vulnera el Principio Constitucional de Igualdad al diferenciar a los taxis de servicio convencional de los de servicio ejecutivo, a tal punto que beneficia a los taxistas de unidades convencionales ya que el periodo de vida útil de su unidad es de quince años, mientras que para el servicio ejecutivo se establece que sea cinco años.

Lo que se convierte en un acto un poco discriminatorio, y convirtiendo y un perjuicio económico para los que realizan la actividad del servicio ejecutivo y que vulnera el Principio Constitucional de Igualdad entre taxistas convencionales y ejecutivos.

Estos a su vez se convierte en un problema para el servicio ejecutivo ya que el único sustento para su familia es trabajar en esta modalidad sin tomar en cuenta el riesgo que trae esta modalidad de trabajo, como son accidentes de tránsito tanto para los ejecutivos y como los convencionales, esto a su vez arrastra graves problemas económicos para algunas familias.

Las personas consultadas sobre el tema consideran que las unidades de taxi ejecutivo aún se encuentran en buenas condiciones para seguirlo realizando y se convierte en una vulneración al Principio de Igualdad que estas tengan que verse obligadas a cambiar en tan corto plazo que es de 5 años a partir de su fabricación.

## **ABSTRACT**

Importantly, in the city of Loja and national level has not yet been dealt the issue in terms of the length of years of life that units have public transport service as it would be very important to emphasize that the units the conventional service last for 15 years and the Executive Service of five years as noted by the Commercial Transport Regulation Passenger taxi conventional Service and Executive Service in Art. 30 and 41.

The principle of equality is established that all human beings are equal before the law, ie equal work, equal treatment, with no privileges or prerogatives of blood or titles, so that this constitutional principle requires that all people are treated in the same way without giving privileges to somehow and harming others even when they have the same workflow.

Regulation about the commercial passenger transport service taxi Conventional And Executive Service violates the constitutional principle of equality to differentiate conventional taxis serving the executive service, to the extent that benefits the taxi drivers as conventional units the useful life of your unit is fifteen years, while for the executive service is set to be five years.

What it becomes a somewhat discriminatory and turning and economic damage to those who perform executive service activity and violates the constitutional principle of equality between conventional taxis and executives.

These in turn becomes a problem for the executive service as the sole breadwinner for your family is to work in this mode without taking into account the risk that brings this type of work, such as traffic accidents for both business and how conventional, this in turn you record economic problems for some families.

Those consulted on the subject consider executive taxi units still are in good condition to follow made and becomes a violation of the principle of equality that these will have to do forced to change in such a short term is 5 years from manufacture.

### **3. INTRODUCCIÓN**

La presente tesis va encaminada a demostrar que el Reglamento Del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo al determinar que la vida útil de las unidades de servicio de taxi convencional es de quince años y la de taxis ejecutivos sea de cinco, está vulnerando el principio constitucional de igualdad.

Sin tomarse en cuenta la necesidad de las personas en las que trabajan con el taxi de servicio ejecutivo ni su estado económico causando un problema grave en muchas familias ya que al tener que adquirir un vehiculó nuevo cada cinco años esto a su vez acarrea deudas con las casas financieras y que en todo momento están expuestos a un accidente de tránsito quienes ya varias personas han sufrido un desequilibrio económico muchas de las veces difícil de superar.

El objetivo de la presente tesis va encaminada a que las autoridades tomen conciencia y sepan que no es fácil adquirir un vehiculó del año más aun cuando los vehículos que aún gozan están en buenas condiciones, y a su vez pueden dar un excelente servicio a la sociedad, tal y como lo ha manifestado las personas consultadas en las encuestas realizadas en la ciudad de Loja, que creen conveniente y afirman que se les alarguen la vida útil de sus unidades ya que son personas que viven del taxi sin tener otra entrada para su familia y

que no se puede estar pagando un carro porque ya que a su vez afrontan más necesidades cabe recalcar que varias de las personas son de escasos recursos económicos tal y como lo demostraremos en el estudio de casos y que se ven afectadas por la tan corta vida útil que tienen sus unidades del Servicio Ejecutivo.

Para justificar el presente trabajo la centralizamos en la vulneración el Principio de Igualdad tal y como ha sido entendido por el Derecho Constitucional, todos los hombres deban ser tratados igualmente por el Estado en cuanto a lo que es esencialmente igual en todos ellos, esto es, en los llamados derechos fundamentales que están contemplados en nuestra Constitución y que no han sido respetados en la vida útil del Servicio Ejecutivo y Servicio Convencional y sería de mucha relevancia que se les iguale la vida útil de sus unidades a 15 años.

Con esta finalidad el presente trabajo se estructura de la siguiente manera: Resumen en castellano y traducido al inglés, con la respectiva Introducción al tema, en un primer orden se constituye de un marco conceptual en el que se abordaran concepto de suma importancia para el desarrollo de esta tesis tales como: principio de igualdad, Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Permiso de Operación, Clasificación del Servicio de Transporte, Tipos de Transporte, vulneración, servicios, taxi ejecutivo y taxi convencional; en segundo lugar se compone de un marco doctrinario en el que

se tratan temas como: Violación al Principio de Igualdad en los taxis del servicio ejecutivo y convencional, consecuencias de la vulneración del Principio de Igualdad, diferencia entre Servicio Ejecutivo y Servicio Convencional; seguidamente se encuentra el marco jurídico en donde trataremos sobre: Análisis jurídico y constitucional acerca del principio de igualdad y un estudio del Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, en lo que respecta a la vida útil de las unidades.

También realizamos un análisis del derecho comparado con otros países en cuanto a la duración de las unidades de taxis en Perú y Colombia

Además consta de un Diagnóstico de la Situación, de la cual se desprenden los resultados obtenidos en el trabajo de campo, estudios de casos, encuestas realizadas a la sociedad.

En la Discusión, se procede a verificar, contrastar y comparar los objetivos e hipótesis propuesta en el Proyecto de Tesis, en materiales y métodos se detallan todas las herramientas y fuentes de información que sirvieron para la redacción del informe final.

Finalmente se pone a consideración de las autoridades académicas y de la comunidad en general las conclusiones, recomendaciones y propuesta de reforma jurídica.

## **4. REVISIÓN DE LITERATURA**

### **4.1. MARCO CONCEPTUAL**

#### **4.1.1. Reglamento**

“Toda instrucción escrita destinada a regir una institución o a organizar un servicio o actividad, la disposición metódica y de cierta amplitud que, sobre una materia y a la falta de ley o para complementarla, dictar un poder administrativo según la autoridad que lo promulga, se está ante una norma con autoridad de decreto, ordenanza, orden o bando”<sup>1</sup>

“Aquellos que se proponen desentrañar el precepto legal de una ley para hacerla prácticamente aplicable, dotar a la ley de los pormenores que rigen su aplicación en los casos concretos”<sup>2</sup>, de esta definición se puede rescatar que un reglamento es un documento que contiene normas que regulan las diversas relaciones y actividades de los miembros de una sociedad.

Otra significación afirma que el reglamento es “El conjunto de normas administrativas subordinadas a la ley, obligatorias, generales e impersonales, expedidas unilateral y espontáneamente por el Presidente de la República, o por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal en virtud de facultades

---

<sup>1</sup> Diccionario jurídico Wilson Fernando Cupitre Cubillos Pág. 829

<sup>2</sup> Carlos García Oviedo y Enríques Martínez, Derecho Administrativo, Edición Novena, Primer tomo

discrecionales que le han sido conferidas por la Constitución o que resulten implícitamente del ejercicio del Poder Ejecutivo.

Ese conjunto de normas en número superior al de las leyes son creadoras de una situación jurídica general, abstracta, que en ningún caso regula una situación jurídica concreta y son dictadas para la atención pormenorizada de los servicios públicos para la ejecución de la ley, y para los demás fines de la Administración Pública. En algunas legislaciones el reglamento se denomina ordenanza, especialmente en la administración municipal.

El reglamento facilita la aplicación de la ley. También se alude a los reglamentos sobre el régimen interior de las instituciones administrativas, desde luego excluidos los reglamentos de las corporaciones paraestatales.”<sup>3</sup>, es decir que el reglamento contiene conjeturas sobre el cómo actuar ante determinada situación.

Un concepto un poco más adentrado en el ámbito jurídico nos dice que el reglamento es una “norma jurídica de rango inferior a la ley dictada por órgano que tiene atribuida potestad reglamentaria. Los reglamentos no pueden regular materias reservadas a la ley ni infringir normas con dicho rango”<sup>4</sup>, es decir que el reglamento es una norma inferior a una ley que únicamente dirige acciones específicas.

---

<sup>3</sup> Andrés Serra Rojas, Diccionario Jurídico

<sup>4</sup> [enciclopedia-juridica.biz14.com/d/reglamento/reglamento.htm](http://enciclopedia-juridica.biz14.com/d/reglamento/reglamento.htm)

En definitiva un reglamento es una norma jurídica jerárquicamente inferior a la ley, que por lo general suple los vacíos contantes en las leyes y guía el actuar de las personas con respecto a las leyes.

Para que un reglamento tenga valides, debe publicarse en el respectivo registro oficial al igual que las leyes, su vigencia es indefinida hasta que sean modificados o derogados por otros reglamentos o leyes posteriores.

#### **4.1.2. Comisión Nacional de Transporte Terrestre y Transito y seguridad Vial**

Es obligación de la Comisión Nacional Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, “Administrar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sector estratégico del Estado, contribuyendo al desarrollo del equilibrio entre el ser humano y el medio ambiente, con la aplicación y gestión de la normatividad jurídica que nos asigna las competencias atribuidas en la Ley Orgánica de la materia, garantizando el principio constitucional de libre movilidad a través de un servicio enfocado en la satisfacción de los requerimientos de la población.”<sup>5</sup>

Sus objetivos se basan en los siguientes

- Incrementar la calidad y cobertura del servicio de transporte terrestre.
- Incrementar la calidad del Tránsito en la Red Vial Estatal

---

<sup>5</sup> Comisión Nacional de Transito, Terrestre, Transito y Seguridad Vial Pág. 3

- Incrementar la eficiencia operacional
- Incrementar el desarrollo del talento humano
- Incrementar el uso eficiente del presupuesto
- Incrementar el nivel de seguridad vial

“Es entidad líder que regule y controle el ejercicio de las competencias de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, basados en la transparencia y calidad de servicio que garanticen a la sociedad ecuatoriana seguridad y una regulación eficaz mediante la planificación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial”<sup>6</sup>, es una institución que garantiza el derecho a las personas y hacer tratados por igual y así mismo se encarga de ordenar el tránsito por medio de operativos de control y por la revisión vehicular que es cada cuatro años para el servicio público y para el transporte publico 2 veces al año.

Al referirnos a la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial estamos hablando a la influencia que tiene este para ordenar y hacer cumplir lo ordenado en cuanto a la seguridad vial no solo del Transporte sino también de la seguridad de las personal.

También se encarga de regular y controlar los vehículos de transporte, para que estos no afecten a los mismo por medio de la señalética en las calles y

---

<sup>6</sup> Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial Pag. 3

que todos los autos no introduzcan o adapten ilegalmente modificaciones en el vehículo ya habilitado y que estos a su vez afecte al medio ambiente y a las personas.

La Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se encarga de la regulación y control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en el país y su domicilio se encuentra en el Distrito Metropolitano de Quito.

#### **4.1.3. Permiso de operación**

“Documento necesario para la movilidad de determinados productos y mercaderías”<sup>7</sup> Este documento emitido por la CNTTTSV, faculta a personas naturales o jurídicas, para operar dentro del territorio Nacional, por un período de cinco años desde su emisión, cabe recalcar que se necesita cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo de esta manera se controla que los vehículos no excedan los años de vida útil, según su modalidad y tipo de transporte.

#### **4.1.4. Definición de Transporte**

Transporte, medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro, en benéfico de quien utiliza el servicio con la obligación de exigir comodidad y calidad.

---

<sup>7</sup> Enciclopedia-Juridica.biz14.com

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías”<sup>8</sup>

#### **4.1.5. Clasificación del Servicio de Transporte**

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en su Art. 27 la clasifica de la siguiente manera, “Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público**
- b) Comercial**
- c) Por cuenta propia.”<sup>9</sup>**

Al referirnos al Transporte público nos estamos enfocando al servicio que este presta a las personas para trasladarnos de un lugar a otro a cambio de una remuneración a favor del propietario a quien realiza este trabajo “transporte implica estar conscientes de que este es un elemento socioeconómico, que en su conjunto no fue creado en función del desplazamiento turístico. Un transporte se refiere a un artefacto, que sirve para transportar personas o

---

<sup>8</sup> Cabanellas, de Torres Guillermo 2008, pág. 18

<sup>9</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Art. 27

cosas de una parte a otra, motivo por el cual su concepción inicial no se puede considerar como una iniciativa turística.”<sup>10</sup>

Lo relativo al comercio. También significa las cosas que pueden ser objeto de comercio

Así mismo cuando hablamos del Transporte Comercial lo opinamos como el que se dedica a la actividad comercial y que por el servicio que presta recibe un pago; este transporte puede ser de pasajeros o carga. “Lo relativo al comercio. También significa las cosas que pueden ser objeto de comercio”<sup>11</sup>

“El Transporte por Cuenta Propia es un servicio que satisface necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo o flota privada. Requerirá de una autorización, en los términos establecidos en la presente Ley Orgánica de Transporte terrestre y su Reglamento. No se incluye en esta clase el servicio particular, personal o familiar.

Se prohíbe prestar mediante la autorización por cuenta propia, servicios de transporte público o comercial, en caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la

---

<sup>10</sup> [www.juancarlosbaca.net](http://www.juancarlosbaca.net), coaching turístico, transporte y clasificación

<sup>11</sup> Cabanellas, de Torres Guillermo Pág. 400

máxima autoridad conforme el proceso que se señale en el Reglamento específico.

Los vehículos que realicen transporte por cuenta propia, deberán obligatoriamente ser parte y constar en los activos de las personas naturales o jurídicas que presten dicho servicio, y estar debidamente matriculados a nombre de dichas personas. Los vehículos que consten matriculados a nombre de una persona natural o jurídica diferente, no podrán prestar el servicio de transporte de carga por cuenta propia.”<sup>12</sup>

El transporte por cuenta propia es considerado para el uso de las personas que necesiten trasladarse de un lugar a otro en su propia beneficio, ya que es considerado como uso personal no más bien ni para servicio público ni servicio de carga, en caso de incumplimiento serán sancionados con la suspensión o revocatoria de la autorización, según lo determine la máxima autoridad se señale en el Reglamento específico,

#### **4.1.6. Tipos de Transporte Terrestre**

“Art. 50.- El servicio de transporte terrestre comercial de pasajeros y bienes, se clasifica en:

#### **Transporte Urbano que se divide en los siguientes tipos:**

a) Transporte Escolar e Institucional

---

<sup>12</sup> Cámara de Comercio de Quito, Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014

b) Taxi:

b.1) Convencionales

b.2) Ejecutivos

c) Servicio alternativo-excepcional.

d) Carga liviana.

**Transporte interprovincial, que se divide en los siguientes tipos:**

a) Transporte mixto.

b) Transporte de Carga.

**3. Transporte interprovincial, que se divide en los siguientes tipos:**

a) Turismo.

b) Transporte de Carga.”<sup>13</sup>

Un medio de transporte es aquel objeto, herramienta o dispositivo que nos permite trasladarnos de un lugar a otro. Por lo tanto, los transportes es la forma más eficiente y rápida para ir de un lugar a otro en un periodo de tiempo determinado. Evidentemente existen medios de transporte mucho más rápidos y cómodos que otros, pero cada uno tiene sus características específicas, los medios de transporte son esenciales para la vida humana, ya que permiten también llevar objetos y ser un medio de comunicación y de mucha utilidad

---

<sup>13</sup> Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art 50

para las personas haciendo de eso una forma más fácil para trasladarse de un lugar a otro con la necesidad de satisfacer las necesidades de las personas.

#### **4.1.7. Principio de igualdad**

Para Guillermo Cabanellas igualdad es: “Conformidad o identidad entre dos o más cosas, por comunidad o coincidencia de naturaleza o accidentes. ANTE LA LEY. La propia generalidad de la ley (pues, si no, constituye excepción o privilegio) lleva a equipar a todos los ciudadanos, e incluso a todos los habitantes de un país, siempre que concorra identidad de circunstancias”<sup>14</sup>.

Este autor nos da a conocer que igualdad es mantener similitud entre dos o más cosas o personas, en lo que respecto en igualdad ante la ley se refiere a tratar a todos los ciudadanos por igual tomando en consideración ciertas circunstancias que lo identifiquen como iguales.

La igualdad constituye uno de los presupuestos básicos de la justicia. Ya Aristóteles sostenía la interdependencia de ambos valores. "Será justo lo que es conforme a la ley y a la igualdad, e injusto lo contrario a aquélla y lo desigua"<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Cabanellas, de Torres Guillermo Pág. 400. Pág. 155

<sup>15</sup> Santo Tomás de Aquino. "La Justicia". Obra citada por Justo López, Norberto Centeno y Juan Carlos Fernández Madrid en "Ley de Contrato de Trabajo comentada". Edición 1978 T.1, pág. 162

Esta acepción menciona que el principio de igualdad se constituye en un trato similar para las personas sobre todo en lo que respecta los derechos fundamentales del hombre.

“Es una consecuencia del principio supremo de justicia, y como tal, consiste en la prohibición de la arbitrariedad discriminatoria, o dicho en otros términos, en introducir en el mundo jurídico desigualdades injustas entre las personas.

Esta exclusión de las distinciones arbitrarias, irrazonables e injustas, es la esencia de la igualdad”<sup>16</sup>.

En conclusión el principio de igualdad constituye un garantía que hace que todos los hombres sean tratados por igual, sin discriminación alguna, que permita que unos pocos sean beneficiados, cuando perjuicio al resto.

El principio a la igualdad ante la ley se viola, si alguna disposición otorga un trato distinto, sin motivo justificado, a personas que se encuentren en igual situación, o sea que para una misma categoría de personas las regulaciones tienen que ser iguales.

#### **4.1.8. Vulnerar**

“Es una condición multifactorial, ya que se refiere en general a situaciones de riesgo o discriminación que impiden alcanzar mejores niveles de vida y lograr

---

<sup>16</sup> Bidart Campos, "Derecho Constitucional" Ediar 1966. T.II, 154 y sig

bienestar.”,<sup>17</sup> en este sentido vulnerar significa no acatar con lo interpuesto por una norma o ley, hacer algo contrario a los que estas establecen o simplemente no acatarlas.

Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española vulnerar significa “transgredir, quebrantar, violar una ley o precepto”, este concepto se refiere a que por cualquier medio que se infrinja una ley o precepto se estará vulnerando la misma y los derechos que esta enmarca.

Vulnerar significa “violiar, transgredir, una ley, un mandato, dañar, perjudicar, con sus indirectas”<sup>18</sup> es decir la afectación a un derecho puede darse por acciones directas e indirectas que se encaminan a desobedecer o ir en contra de una ley, norma o mandato.

En definitiva vulnerar significa, desobedecer o realizar actos que van en contra de una ley, norma o mandato, mediante acciones directas e indirectas que pueden afectar o lesionar el derecho de una tercera persona.

Pero no solo se puede vulnerar derechos sino también principios contemplados en los diferentes cuerpos legales, es así que el principio de igualdad se ve vulnerado al momento de dar favoritismo a ciertas personas prefiriéndolas de entre las otras.

---

<sup>17</sup> Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Controversia Constitucional

<sup>18</sup> Real Academia Española, Diccionario Jurídico

#### **4.1.9. Taxi**

“Taxi, al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación.”<sup>19</sup>

Al referirnos a taxi cabe recalcar que este a su vez se divide en dos servicios de taxis como lo es el servicio convencional y servicio ejecutivo que prestan el mismo servicio es decir el traslado de pasajeros a cambio de una compensación económica.

Estas unidades se someten a controles de revisión vehicular dos veces al año por la Agencia Nacional de Tránsito y una por la cooperativa en la ciudad de Loja.

#### **4.1.10. Servicio**

Según Cabanellas servicio es “conjunto de elementos personales y materiales que debidamente organizados contribuyen a satisfacer una necesidad o

---

<sup>19</sup> Resolución No. 006-B-DIR-2009- publicada en el Registro Oficial No. 642 del 27 de julio del 2009 Art 2

conveniencia general o pública.”<sup>20</sup>. Un servicio es concebido como “Acción y efecto de servir. Trabajo. Actividad. Provecho, utilidad, beneficio. Mérito. Tiempo dedicado a un cargo o profesión.”<sup>21</sup>

Otra acepción define al servicio como “Acción y efecto de servir. Trabajo. Actividad. Provecho, utilidad, beneficio. Mérito. Tiempo dedicado a un cargo o profesión. Favor, ayuda”<sup>22</sup>.Un servicio constituye cualquier acción que tiene por objeto ayudar a solucionar algún problema.

Facilitar la realización de alguna actividad o llevar a cabo alguna acción, con la ayuda de instrumentos materiales a cambio de una compensación económica al dueño del vehículo.

#### **4.1.11. Usuario**

Para Guillermo Cabanellas usuario es “el que usa ordinariamente una cosa o un servicio”<sup>23</sup> usuario viene a ser aquella persona que de una forma continua utiliza un servicio cualquiera que sea este.

Según el diccionario de la real academia de la lengua usuario es quien usa ordinariamente algo, hace mención a la persona que utiliza algún tipo de objeto

---

<sup>20</sup> Cabanellas, de Torres guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. 2010. Pág. 364.

<sup>21</sup> Glosario Jurídico Pág. 219.

<sup>22</sup> Consultor Jurídico Digital de Honduras. Diccionario Jurídico. Edición 2005.

<sup>23</sup> CABANELLAS, DE TORRES guillermo. Diccionario Jurídico Elemental. Editorial Heliasta. 2010. Pág.397

o que es destinataria de un servicio, ya sea privado o público, con el fin de que este a cambio de una remuneración al que le presto el servicio.

“Es un usuario el individuo que utiliza o trabaja con algún objeto o dispositivo o que usa algún servicio en particular”<sup>24</sup>

En definitiva usuario es aquella persona que utiliza un servicio público o particular de manera continua, con la finalidad de realizar una actividad que le permita conseguir sus objetivos.

#### **4.1.12. Pasajero**

“El pasajero es todo ser humano transportado en un medio de transporte”<sup>25</sup>  
pasajero viene a ser la persona que utiliza un medio de transporte con la finalidad de llegar a un lugar determinado y este tiene que dar una compensación a la persona que le presta sus servicios.

“La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra. El pasajero es además quien viaja pero gracias a la conducción de otro ya que él no realiza ninguna acción de dirección sobre el vehículo o medio de transporte. Usualmente, el término pasajero se utiliza en los casos de vehículos masivos

---

<sup>24</sup> <http://www.definicionabc.com/tecnologia/usuario.php>

<sup>25</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Pasajero>

como trenes, colectivos, micros, aviones y barcos. Es correcto usarlo para aquellos que viajan en auto también pero no es tan común”<sup>26</sup>,

“Es el usuario de la vía pública que circula como persona transportada en vehículos de transporte público o en un vehículo particular”<sup>27</sup>.

En definitiva un pasajero es aquella persona que hace uso de un vehículo, medio de transporte, particular o público, con la finalidad de transportarse de un lugar a otro, sin la necesidad conducir el vehículo o ser parte del personal que labora en el mismo y este a cambio debe dar una recompensación económica por el servicio ofrecido.

Pasajero es la persona que necesita moverse de un lugar a otro necesitando el servicio de un medio de transporte público también pueden ser para trasladar cosas de un lugar a otro en su beneficio a base de una tarifa estipulada en la Ley de Transito que es por medio del taxímetro y está en su obligación y derecho de exigir que lo utilice en beneficio de la persona.

#### **4.1.13. Taxi ejecutivo**

“Es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras

---

<sup>26</sup> <http://edukavital.blogspot.com/2013/02/pasajero.html>

<sup>27</sup> Cabanellas, de Torres Guillermo 2008 pág. 19

legalmente constituidas y autorizados mediante permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación”<sup>28</sup>

La diferencia entre taxis ejecutivos y convencionales no será visiblemente notoria, sino en la calidad del servicio, confort y seguridad que la Ley de “Tránsito exige a estos automotores, que según el artículo 40 del reglamento específico para taxis, publicado el pasado lunes, deben ser autos sedán o station wagon desde 1.300 cc con capacidad de 5 personas, incluido conductor; o camionetas 4x2 o 4x4 desde 2.000 cc.

Además, no podrán ser unidades con más de 5 años de antigüedad, contados a partir de su fabricación. Transcurrido este tiempo, según la norma, el dueño del vehículo deberá cambiarlo por otro que reúna las características anotadas.

El único distintivo visual que los diferencia de los convencionales es una franja negra ubicada en los costados del auto y el color que en las ejecutivas es amarillo verdoso mientras tanto en las convencionales es amarillo claro.

Pese a que ni la Ley de Tránsito y sus reglamentos generales y específico las nombran o dan detalles de sus dimensiones, Antón ratificó su existencia.”<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito Art. 10.

<sup>29</sup> <http://www.eluniverso.com/2009/08/03/1/1445/ley-reglamento-obligan-taxis-ejecutivos-dar-un-servicio-selecto.html>

“El Servicio es una relación entre el binomio Usuario o Cliente y el prestador del Servicio, donde el segundo configura estrategias y las ejecuta creando situaciones donde el Usuario se siente satisfecho en sus necesidades y expectativas, del servicio brindado. De la manera como el prestador del servicio satisface las necesidades del Usuario dependerá su calificación del servicio, pero de la manera como cumple con sus expectativas dependerá la calidad del mismo.”<sup>30</sup>

Al referirnos a los taxis ejecutivos abordamos el tema de aquellos vehículos que se utilizan en el servicio de transporte de uno o un grupo pequeño de pasajeros por contrato o dinero, su especial característica se enmarca en el hecho de la ejecución de su labor no haga esperar exageradamente al cliente, por tal motivo se manejan por tiempos estimados y confirmación a los usuarios.

Este servicio de transportación se caracteriza por su color amarillo verdoso con una franja negra, y su servicio de puerta a puerta, es decir el servicio de taxi ejecutivo se realiza por medio de llamadas telefónicas al call center de la empresa.

A más de lo anteriormente anotado la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre exige que estas unidades de taxi ejecutivo brinde un servicio excelente caracterizado por el confort y seguridad, además deberán contar con

---

<sup>30</sup> <http://taxienquitoecuador.com>

frecuencias o sistemas de comunicación y un sistema de control y monitoreo satelital (GPS) o contrato de prestación de este servicio con empresas constituidas para el facilitamiento de este servicio.

#### **4.1.14. Taxi de servicio convencional**

“Consiste en el traslado de personas desde un lugar a otro, dentro del ámbito urbano autorizado para su operación, en vehículos automotores acondicionado para el transporte de personas, con capacidad de hasta cinco pasajeros, incluido el conductor y controlado para su cobro con el taxímetro.”<sup>31</sup>

El taxi convencional es una forma de trasladarse de un lugar a otro a cambio de una remuneración y que es de mucha utilidad en la ciudad la forma de cobrar es por medio del taxímetro. “El taxi convencional es un vehículo de alquiler con (taxista), su conductor, que se utiliza en el servicio de transporte de uno o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a diferentes destinos por contrato o dinero. Usualmente, en modos de transporte público, los lugares donde se recoge y se deja el pasajero se deciden por el proveedor (oferente), mientras que en el caso del taxi, el usuario (demandante) los determina. Es decir, a diferencia de los otros tipos de transporte público, como son las líneas del metro, tranvía o del autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser puerta a puerta.”<sup>32</sup>, Se conoce como taxi convencional, al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica siempre que

---

<sup>31</sup> ING. ROBERTO NOBOA CAVIEDES, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, taxis

<sup>32</sup> <https://es.wikipedia.org/wiki/Taxi>

no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación.

## **4.2. MARCO DOCTRINARIO**

### **4.2.1. Principio de igualdad**

“Todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo, o sexo, tienen el derecho de perseguir su bienestar material y su desarrollo espiritual en condiciones de libertad y dignidad, de seguridad económica y de igualdad de oportunidades”<sup>33</sup>

El principio de igualdad en el Derecho se ha desarrollado en las distintas etapas de la sociedad. Fue asociado inicialmente de manera inseparable al concepto justicia y ha ido tomando su independencia y desarrollo doctrinario de manera transversal e interrelacionado a todos los otros derechos fundamentales.

“La igualdad constituye uno de los presupuestos básicos de la justicia. Ya Aristóteles sostenía la interdependencia de ambos valores. "Será justo lo que

---

<sup>33</sup> Declaración de Filadelfia. Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo – 10/5/44.

es conforme a la ley y a la igualdad, e injusto lo contrario a aquélla y lo desigual”<sup>34</sup>

El conocido principio de igualdad ante la ley se conoce en todas las ramas del derecho tales como: civil, penal, laboral etc., en particular se ha desarrollado como derecho fundamental, humano y en la actualidad, con mayor relevancia, respecto al acceso a los otros derechos y con mucha importancia en todo lo relacionado a los derechos de representación.

Así Aristóteles menciona “Parece que la justicia consiste en igualdad, y así es, pero no para todos, sino para los iguales; y la desigualdad parece ser justa, y lo es, en efecto pero no para todos, sino para los desiguales”<sup>35</sup> este pensamiento filosófico nos da a entender que la igualdad ante la ley y la justicia no es para todos sino para aquellos que son iguales es decir que tienen el mismo derecho por el cual litigan en igualdad de condiciones.

Desde sus orígenes la igualdad no ha sido identidad de trato a todos, sino únicamente para los que tenían similares características; y diferente trato para aquellos que tienen distinciones debidamente reconocidas por el derecho; a estos últimos se les dará trato distinto, como por ejemplo aquellos sometidos al fuero de corte y los particulares.

---

<sup>34</sup> Santo Tomás de Aquino. "La Justicia". Obra citada por Justo López, Norberto Centeno y Juan Carlos Fernández Madrid en "Ley de Contrato de Trabajo comentada". Edición 1978 T.1, pág. 162.

<sup>35</sup> Carbonell, Miguel, "Neoconstitucionalismo y Derechos Fundamentales", cita, Pág. 198, Cevallos librería jurídica, Quito, Ecuador, junio de 2010.

“Según Ekmekdjian, la idea de la igualdad varía según se trate de la justicia distributiva o correctiva. En el primer caso, cada persona debe recibir de la sociedad bienes o cargas en una proporción adecuada a sus méritos. Esto significa que ante mérito o posibilidades desiguales no es posible atribuir beneficios o cargas iguales. No hay igualdad si se da trato igual a los desiguales. En la justicia correctiva, se trata de que cada parte tenga una situación de paridad, de modo tal que las oportunidades sean las mismas para todos. Las situaciones de injusticia que pudieran derivarse de la aplicación de estos principios a casos particulares, deben suavizarse con la equidad, que es una forma particular de justicia correctiva”<sup>36</sup>

En consecuencia, en nuestro país como en algunos otros se ha tomado al principio de igualdad y se lo ha aplicado en diversos ámbitos del derecho como la igualdad de participación, igualdad ante la ley, igualdad de oportunidades etc.

“Por el contrario, parte de la doctrina considera que el término "ley" no alude solamente al tratamiento legislativo, sino que la garantía se extiende a los otros dos poderes del Estado. Poco lograríamos, afirma Bidart Campos, si la ley respetara la igualdad de todos, pero la reglamentación, los actos de la administración, o en definitiva, la aplicación concreta o los actos de los particulares, introdujeran distinciones en contra de esa igualdad legal.”<sup>37</sup>

---

<sup>36</sup> Ekmekdjian, Miguel Ángel. "Tratado de Derecho Constitucional" Depalma 1994. T II, 134.

<sup>37</sup> idart Campos, "Derecho Constitucional" Ediar 1966. T.II, 154 y sig

Es decir el Principio de Igualdad es muy importante para la sociedad cabe recalcar que no solo está como principio si no como un derecho fundamental de las personas, el derecho a ser tratado igual no sólo es exigible frente a la autoridad pública, sino que también se proyecta a las relaciones entre particulares.

#### **4.2.2. Violación al Principio de Igualdad en lo que respecta a la vida útil de las taxis del servicio ejecutivo y convencional**

El Principio de Igualdad se trata de un precepto constitucional que debe ser común entre seres humanos dependiendo de ciertas características, es decir igualdad de situaciones entre las personas pero este es el caso donde se está vulnerando tal Principio a su vez esto conlleva un problemas, económico, familiar.

“La igualdad de tratamiento, señalaba Katz, no consiste en una igualdad mecánica, ni fotográfica, ni aritmética; y muchas otras diferencias que indudablemente existen entre los seres humanos no interesan para el caso en cuestión. Hablamos solamente de la igualdad relativa, proporcional, relevante para el caso concreto.”<sup>38</sup>, el principio de igualdad ante la ley es el que establece que todos los seres humanos son iguales ante la ley, sin excepción alguna o que existan privilegios de unos a otros. Es un principio esencial de la democracia. El principio de igualdad ante la ley es incompatible con sistemas

---

<sup>38</sup> Katz, Ernesto. "El principio del tratamiento igual de los iguales, en iguales circunstancias, en el derecho del trabajo". D.T. 1961, 5.

legales de dominación como la esclavitud, la servidumbre, el colonialismo o la desigualdad por sexo o religión. Ante la Ley todos somos iguales y por lo tanto tenemos los mismos deberes y obligaciones, el presupuesto esencial de este principio, es el hecho de que debe existir igualdad de situaciones entre las personas que se consideran víctimas de la violación y otras que se señalen como término de comparación, es decir la determinación del quebranto constitucional, se hace mediante un cotejo de supuestos en que la desigualdad aparezca de una forma notoria.

En síntesis, el principio de igualdad ante la ley, según esta interpretación, refleja lo que alguna doctrina ha denominado el “principio de no discriminación”<sup>39</sup>, según el cual la igualdad de trato ante la ley se encontrará violada siempre que se en una contienda entre iguales que buscaban un mismo hecho igualitario, se beneficiaba a uno causando perjuicio a otro.

El principio de no discriminación se encuentra estrechamente ligado al principio de igualdad, ya que si no se da un trato igualitario a un grupo de personas que se encuentran en idénticas condiciones, se estaría discriminando a aquellos a quienes se les niega este trato igual.

El principio de no discriminación tiene por objeto garantizar la igualdad de trato entre los individuos. Todas las personas tienen iguales derechos e igual

---

<sup>39</sup> Fiss, Owen, *Una comunidad de iguales*, Miño y Ávila, Buenos Aires, 2002. Traducido del inglés por Raúl M. Mejía del original *A Community of Equals. The Constitutional Protection of New Americans*, Beacon Press, Boston, 1999, pp. 3-29.

dignidad y ninguna de ellas debe ser discriminada en relación con otra. La discriminación impide el desarrollo pleno del potencial de la persona, mina la confianza en las virtudes de las sociedades democráticas y provoca exclusión social.

El principio de igualdad ante la ley entendido como “no discriminación”, tiene su raíz en una versión individualista de la igualdad. Esta versión se vincula, por un lado, con una visión descontextualizada de la situación de cada individuo, como contraria a una visión “sociológica” o contextualizada de una realidad social más amplia que contempla la pertenencia de ese individuo a un grupo que se encuentra sometido a ciertos tratos o prácticas sociales como consecuencia de ser ese grupo.

#### **4.2.3. Consecuencias de la vulneración del Principio de Igualdad**

La idea de donde nace este término igualdad proviene del latín "aequalitas", es el resultado de un proceso histórico que desde las raíces ha logrado una evolución muy satisfactoria en nuestra sociedad. “En consecuencia la igualdad es un concepto relacional que muestra la identidad que existen entre dos o más personas, cosas o hechos en relación tan solo con algunos aspectos, reconociendo las diferencias sustanciales que existe en el resto de los aspectos”<sup>40</sup>Y ha servido como pilar fundamental para el progreso de una sociedad de iguales ante la ley. Tratadistas de la doctrina creen que se originó

---

<sup>40</sup> Ruiz Miguel, Alfonso, Sobre el concepto de Igualdad, en Carbonell, Comisión Nacional de los Derechos México 2003 Pág. 44

desde la religión, todos los hombres son iguales ante Dios, desde este punto parte y ha sido trascendida sobre áreas cada vez más amplias de las relaciones sociales que ha permitido que no se vulneren los derechos de las personas aunque en la actualidad aún se ven discriminaciones y contradicciones hasta en las propias leyes.

En el ámbito social se considera como igualdad al contexto o situación donde las personas tienen los mismos derechos y las mismas oportunidades en un determinado aspecto.

El principio de igualdad como derecho fundamental, humano y constitucional también se ha desarrollado transversalmente en todas las áreas del derecho y aplicado a cada uno de los otros derechos fundamentales. Cada área y en especial aquellas de mayor trascendencia para la sociedad lo han desplegado en formas prácticas, con la intención de materializar la igualdad de los sujetos en lo que se refiere en el acceso a servicios u otros derechos; por ejemplo en referente a educación, salud, buen vivir, vivienda, trabajo, dignidad, justicia, participación social-política.

Como ya se lo menciona anteriormente la vulneración o violación al principio de igualdad se da cuando en un determinado grupo de personas se da preferencia a unas pocas lo cual afecta directamente al resto, entrando en un punto de discriminación para las personas afectadas.

En lo referente a los taxistas de servicio convencional y los de servicio público, la violación al principio constitucional de igualdad se da al momento de beneficiar a las unidades de taxis convencionales otorgándoles un tiempo de vida útil de quince años, mientras que para los taxistas ejecutivos, el tiempo de vida útil de su unidad es de cinco años.

Esta notoria vulneración del principio de igualdad, acarrea consecuencias en el ámbito económico, familiar y ambiental.

Los dueños de estas unidades de taxi ejecutivos se ven afectados económicamente ya que para adquirir sus nuevas unidades se ven obligados a recurrir a entidades bancarias para adquirir un préstamo, con el cual financiar la compra de su nuevo vehículo que por ser del año su valor es excesivamente elevado, quedando endeudados de entre 5 a diez años dependiendo del financiamiento bancario adquirido.

En el ámbito familiar la principal consecuencia se centra en la insuficiencia de recursos para poder adquirir los utensilios necesarios para la subsistencia familiar ya que al mantener una deuda en la entidad bancaria para financiar la nueva unidad de trabajo, se tendrá que limitar los ingresos y gastos de la familia.

En el ámbito ecológico, el aumento de vehículos significa un gran incremento de la contaminación ambiental ya que en las últimas décadas, las fuentes

móviles han aparecido de forma masiva en las ciudades, contribuyendo a incrementar los problemas de contaminación atmosférica como consecuencia de los gases contaminantes que se emiten por los tubos de escape, lo que afecta gravemente al medio ambiente y a la salud de las personas mucho más a las que viven en las calles céntricas de la ciudad por lo que por medio de estudios se ha demostrado que en la ciudad de Loja en horas picos y en horas normales en congestiónamiento es en exceso y no hay más espacio para el crecimiento vehicular.

Se considera que con el aumento de vida útil de estas unidades de transporte ayudara mucho a las ciudades del país

#### **4.2.4. El principio de igualdad en el derecho internacional**

##### **4.2.4.1. Declaración de los derechos del hombre**

La aplicación del principio de igualdad no ha tenido connotación únicamente en nuestro país sino también en el derecho internacional, de esta manera a partir de 1789 que se dio la Revolución Francesa “cuando la sociedad vence al absolutismo monárquico, proclama, entre otros los principios del nuevo Estado: libertad, fraternidad e igualdad de los ciudadanos”<sup>41</sup>.

La presencia del principio de igualdad en la Declaración de los Derechos del Hombre que se da en ese mismo año 1789, permitió que sea reconocido e

---

<sup>41</sup> Flor, Vásconez, José Joaquín S.J., “Los Derechos Humanos de Personalidad”, Pág. 421, Cevallos Librería Jurídica, Quito, 2011

incorporado en la Constitución francesa de 1791. A su vez esta influencia, en la norma constitucional francesa, provocó que sea tomado por otros regímenes, siendo un gran avance para la sociedad ya que prácticamente en esta época no se practicaba el principio de igualdad, aunque no se garantizaba que iba a existir la igualdad o el mismo trato entre las persona.

#### **4.2.4.2. Declaración Universal de los Derechos Humanos**

El principio de igualdad adquirió una nueva índole a partir del 10 de diciembre de 1948, fecha en la que la Asamblea de las Naciones Unidas proclamó la Declaración Universal de los Derechos Humanos en la cual el principio de igualdad de derechos toma otro momento de aceptación general, aplicación y desarrollo en las diversas áreas jurídicas.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su artículo 1 establece: “Todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos y, dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros”<sup>42</sup> explica que en consideración a los derechos iguales de los miembros de la familia humana, la dignidad de las personas, así como bajo la consideración que existe una “igualdad de derechos entre hombres y mujeres” dispone en su contenido que los seres humanos nacen iguales en dignidad y derechos, así como son iguales ante la ley, tanto para no hacer distinción así como para la protección de ellos.

---

<sup>42</sup> ONU, Declaración Universal de los Derechos Humanos. Artículo 1.

En la misma norma se trata la igualdad de derechos independientemente del sexo de los individuos y en particular igualdad entre hombre y mujer a contraer matrimonio.

Una vez celebrado la igualdad para el disfrute de sus derechos, tal como lo dispone el artículo 16. Las legislaciones han desarrollado también la igualdad entre hombres y mujeres para la administración de la sociedad conyugal, la paridad para contribuir a ella, así como, en principio para su liquidación y respecto de acuerdo en igualdad para establecer el domicilio conyugal.

Otra área en la que se desarrolla ampliamente, es la posibilidad de acceder en igualdad a las funciones públicas de un país, así como respecto del ejercicio del sufragio, de elegir a los representantes (derechos políticos), así lo dispone el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Esta última área con gran trascendencia en el derecho actual, al buscar las formas más exactas de representación proporcional, así lo prevé el artículo 21 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos. También previó la igualdad para el acceso al trabajo, así como el derecho de igual salario por igual trabajo (Artículo 23). Del mismo modo previó la igualdad respecto de un nivel de vida adecuado y en particular al derecho a favor de los niños nacidos dentro o fuera del matrimonio para acceder a la protección social (artículo 25). La educación no escapó de ser específicamente desarrollada bajo el principio de acceso igualitario a ella (ya fuere aquella elemental o fundamental Art. 26).

Acompaño más adelante las normas de la Declaración Universal de los Derechos Humanos para abundar en la delimitación ilimitada del contenido del principio y derecho a la igualdad.

Constituido como Derecho fundamental de los individuos (derecho humano) la igualdad aparece consolidando varias características a la vez: Como Derecho y como principio. “La igualdad no es definible pura y simplemente en la ciencia jurídica, sino que, es un concepto amplio que como derecho fundamental se va a ir determinando su contenido “limitado, ilimitable y delimitable”<sup>43</sup>, en función de lo previsto y desarrollado en las propias normas constitucionales, las normas y principios y valores relacionados al mismo, así como en todo lo que se ha desarrollado en los sistemas de protección de Derechos Humanos.

Es por este motivo que también explicaré más adelante cómo se ha configurado su contenido, remitiéndome a la Constitución de la República del Ecuador del 2008.

### **4.3. MARCO JURÍDICO**

#### **4.3.1. Análisis Jurídico y Constitucional acerca del Principio de Igualdad**

La Constitución de la República del Ecuador considerada como el cuerpo normativo de mayor importancia en nuestro país ha implementado en su

---

<sup>43</sup> Castillo Córdova, Luis, “Derechos fundamentales y procesos constitucionales”, Pág. 78, Editora Jurídica Grijley, E.I.R.L., Lima, 2008.

contenido el principio de igualdad, “Los Derechos Humanos, que propugnan el respeto a la dignidad de las personas son universalmente inalienables, irrenunciables, indivisibles, interdependientes, relevantes, exigibles, de igual jerarquía y de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidor judicial”<sup>44</sup> esto con la finalidad de unirse a la lucha en contra de la discriminación en todas sus formas.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 23 numeral 3 proclama: “La igualdad ante la ley.- Todas las personas serán consideradas iguales y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades, sin discriminación en razón de nacimiento, edad, sexo, etnia, color, origen social, idioma; religión, filiación política, posición económica, orientación sexual; estado de salud, discapacidad, o diferencia de cualquier otra índole”<sup>45</sup>

El principio constitucional de igualdad hace mención a que todas las personas deben ser tratadas por igual sin distinción de raza, color, etnia, religión etc., de esta forma la principal manifestación de vulneración de este principio se da al vender preferencia a una o a un grupo determinado de personas, afectando al resto. Este hecho se convierte en un acto discriminatorio ya que se deja de brindar un servicio a una persona para beneficiar a otra.

De esta manera se establece Todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades también puede definirse como “la

---

<sup>44</sup> Herman Jaramillo Ordoñez, La Justicia Constitucional, Pág.33

<sup>45</sup> Ecuador, Constitución de la Republica, Art. 23 núm. 3

facultad que tiene toda la persona de escoger su profesión u oficio y de asegurarse la subsistencia para sí mismo y para su familia mediante el ejercicio de cualquier actividad productiva que no sea contraria a la ley o moralidad, a la salubridad o al orden público esta libertad fundamental del trabajo ha sido reconocida universalmente”<sup>46</sup> esta norma reconoce a la igualdad como principio, al establecer que todas las personas gozan de derechos, deberes y oportunidades, en varias normas se considera a la igualdad como derecho y no como principio.

El principio de igualdad se aplica a diferentes ámbitos tanto sociales, políticos y personales tales como: acceso en igualdad de condiciones a los medios de comunicación e información, educación, al acceso al trabajo en igualdad de oportunidades.

De la misma manera La Constitución en algunos de sus artículos ya no toma la igualdad como principio sino que le otorga la calidad de derecho, en el capítulo concerniente a los derechos de libertad tenemos que “se reconoce y garantiza las personas: El Derecho a la igualdad formal, igualdad material y no discriminación”<sup>47</sup>.

La igualdad formal es el reconocimiento, desde el punto de vista jurídico, de un tratamiento igual a hombres y mujeres. Se trata de la igualdad en la ley y ante la ley.

---

<sup>46</sup> Vlamiro Naranjo Mesa, Teoría Constitucional, undécima edición Pág. 541

<sup>47</sup> ECUADO, Constitución de la República. Quito. 2008. Artículo 66. Numeral 4.

En cambio la igualdad material se refiere a las diferentes regulaciones económicas y sociales que se deben llevar a cabo, para que se dé la igualdad como tal en la realidad, es decir, en las prácticas sociales.

En fin la Constitución de la República del Ecuador hace referencia en gran cantidad de su contenido a la igualdad ya sea como principio o como derecho, con la finalidad de precautelar que todos los ciudadanos se encuentren en igual de condiciones y bajo el mismo amparo y protección de las leyes.

Desde mi punto de vista creo que sería de suma importancia hacer respetar el principio de igualdad ya que está reconocido por la Constitución de la República de Ecuador siendo esta la Ley Suprema ya que está por encima de los demás ordenamientos jurídicos como lo ratifica en su Art.424. “La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.”<sup>48</sup>

#### **4.3.2. ESTUDIO DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO, EN CUANTO A LA VIDA ÚTIL DE LAS UNIDADES**

El reglamento del Transporte comercial de pasajeros en taxi con servicio convencional y servicio ejecutivo es la norma que regula el transporte de

---

<sup>48</sup> ECUADOR, Constitución de la República, Art 424

pasajeros en el servicio de transportación en taxi ya sea particular y ejecutivo ya que el artículo uno de dicho reglamento textualmente establece. “El tránsito de vehículos de transporte comercial de pasajeros en taxis dentro del territorio nacional deberá someterse a las normas y requisitos generales que sobre Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se establece en la ley, este reglamento y demás normas legales.”<sup>49</sup>

A su vez el reglamento realiza la distinción entre el tipo de servicio de taxi en ejecutivos y convencionales.

**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 CNTTTSV, 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.”<sup>50</sup> “Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio de manera directa en las vías urbanas, en puntos específicos definidos dentro del mobiliario urbano

---

<sup>49</sup> Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, art. 1

<sup>50</sup> Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, art.9

(paradero de taxi), o mediante la petición a un centro de llamadas”<sup>51</sup> , El taxi convencional es el servicio, que se utiliza en el uno o un grupo pequeño de pasajeros dirigidos a diferentes destinos por contrato o dinero a favor del conductor o dueño del vehículo.

**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”<sup>52</sup> ” Consiste en el traslado de terceras personas mediante la petición del servicio, exclusivamente, a través de un centro de llamadas, siendo el recorrido autorizado el solicitado por el cliente”<sup>53</sup>

En cuanto a la vida útil de las unidades se establece que “Los vehículos autorizados para la prestación del transporte de taxi con servicio convencional, deberán cumplir la vida útil de 15 años desde su fabricación”<sup>54</sup>. Es decir que los

---

<sup>51</sup> Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Transito y seguridad vial, Registro Oficial Suplemento 731 del 25-jun-2012, Art. 62 núm. 2

<sup>52</sup> Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, art. 1

<sup>53</sup> Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Transito y seguridad vial, Registro Oficial Suplemento 731 del 25-jun-2012, Art. 62 núm. 2

<sup>54</sup> Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, art.30

vehículos que se destinen a la prestación de servicio de taxi convencional podrán laborar en sus unidades quince años contados desde la fabricación del vehículo mas no desde el momento en que este ingreso a prestar el servicio; en cambio para los taxis de servicio ejecutivo el tiempo de vida útil es de 5 años “. La vida útil de los taxis de servicio ejecutivo será de 5 años, desde la fecha de fabricación.”<sup>55</sup>

Es decir que en cuanto a la vida útil de las unidades convencionales a nivel nacional es de 15 años mientras que en las unidades de servicio ejecutivo son de 5 años, por lo que se evidencia una notoria vulneración al principio de igualdad, existiendo preferencia para las unidades convencionales generándose desigualdad en la prestación de servicio de taxi, por ende sigue existiendo la vulneración del principio de igualdad, causando perjuicios a unos y favoreciendo a otros.

#### **4.4. LEGISLACION COMPARADA**

##### **4.4.1. COLOMBIA**

“**Artículo 6.-** Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de

---

<sup>55</sup> Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, art.41

pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.”<sup>56</sup>

La vida útil de las unidades en Colombia, para el servicio de Transporte de taxis es de 20 años se cual sea su modalidad esto es un beneficio para los que realizan el transporte de taxis ya que no se ven en la necesidad de hacer cambios en la unidad en tan corto tiempo si es obligación de los conductores mantenerlos en buenas condiciones y buen funcionamiento para que sea del agrado del cliente.

#### **4.4.2. PERU**

“La vida útil en realidad va de acorde con el buen mantenimiento de la unidad, puesto que existen vehículos en el servicio de Taxi con hasta más de 15 años de antigüedad, la Municipalidad otorga un permiso por un año, y si vencido el permiso aprueba la revisión técnica te expiden por un año más. Es decir si los unidades están en buenas condiciones y pueden brindar un buen servicio pueden irles renovando el servicio por un año más.”<sup>57</sup>

---

<sup>56</sup> Ley 105 de 1993, Sector y Sistema Nacional de Transporte, Regulación del transporte y el tránsito, Colombia

<sup>57</sup> Federación Nacional de Taxistas (Fe.N.Tax) Lima. Perú

En Perú el Transporte del servicio de taxi es de 15 años para todas las compañías que realizan este servicio cabe recalcar que si estas unidades en quince años siguen brindando un buen servicio y están aún en buen estado les brindan la facilidad de renovar el permiso por un año más quienes a su vez se someterán a revisiones para controlar que las unidades estén en perfectas condiciones y a la comodidad de las personas, y a su vez ayudan a las personas que se dedican a este medio de trabajo, para que se pueda renovar un año más el servicio de transporte se regirá a una rigurosa revisión al fin de garantizar la seguridad de las personas, si esta unidad no pasa la revisión el dueño del auto de verá obligado a adquirir una del año.

Sin embargo esto ya significa un tiempo prudente para poder trabajar en su auto aun así este ya termine fuera de condiciones tendrá más posibilidad para acceder a un auto del año pensando no solo en su bienestar si no en el de las personas que lo utilizan.

## **5. MATERIALES Y MÉTODOS**

### **MATERIALES**

Los materiales utilizados coadyuvaron a la estructura misma del informe de tesis libros físicos y digitales, leyes enunciadas; La Constitución de la República del Ecuador, Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, La Declaración de los Derechos Humanos, Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas y revistas digitales. De igual manera utilice materiales de oficina como: Hojas de papel bond, esferográficos, computadora, Internet, impresora, carpetas, lo que me ha permitido estructurar mi informe final de tesis.

### **MÉTODOS**

La ejecución de la presente investigación admitió la práctica de algunos métodos y técnicas, ya que su aplicación es indispensable y necesaria para el desarrollo de la misma esto ayudara a buscar una solución con la ayuda de ciertas condiciones procedimentales, procedí al análisis de las manifestaciones objetivas de la realidad de la problemática de la investigación, para luego verificar el cumplimiento de la hipótesis, mediante la argumentación, la reflexión y la demostración de la problemática planteada en el presente trabajo de investigación.

#### **Método Científico**

En el proceso investigativo utilicé el método científico el mismo que se constituyó en el método dominante en la presente investigación; como

instrumento que me permitió llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la sociedad, mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad adjetiva, así mismo me otorgo los parámetros ordenados y jerarquizados a seguir para alcanzar el éxito en la consecución investigativa, se lo aplico desde el inicio de la investigación y le utilizo hasta la culminación de la presente tesis.

### **Método analítico**

El método analítico permitió estudiar y analiza en forma individual el tema y su problema en la sociedad que en el presente trabajo vamos a tratar, en forma pormenorizada de cada uno de los capítulos del proceso de investigación.

Cuando hablamos del método analítico estamos hablando de llegar al problema para sí poder conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede: explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías que puedan llegar a una solución del problema que se está tratando.

### **Método sintético.**

La aplicación del método sistemático me permitió realizar el estudio de la información recopilada de una forma jerarquía, y a su vez me permitió desarrollar criterios en forma ordenada sin que ningún argumento carezca de validez porque se contrapone a un precepto legal.

En otras palabras debemos decir que la síntesis es un procedimiento mental que tiene como meta la comprensión cabal de la esencia de lo que ya conocemos en todas sus partes y particularidades

### **Método deductivo**

El método deductivo me ayudo con el acopio de información conceptual, jurídica y doctrinaria. Tras haber hecho la investigación de campo fue imprescindible la utilización de este método para llegar a las conclusiones y recomendaciones.

Al hablar de este citado método deductivo tenemos que subrayar que el mismo, en el que el pensamiento va de lo general a lo particular, se hace uso de una serie de herramientas e instrumentos que permitan conseguir los objetivos propuestos de llegar al punto o esclarecimiento requerido, en este caso llegar a las conclusiones y recomendaciones y así poder dar una solución al problema que nos planteamos inicialmente.

### **Método Inductivo**

Con la aplicación del método inductivo fue de mucha importancia para la interpretación de las entrevistas, en base a los criterios de cada uno de los entrevistados, se podrá con este método realizar aseveraciones generales que respalden la hipótesis.

Es el estudio de las pruebas que permiten medir la probabilidad de los argumentos, así como de las reglas para construir argumentos inductivos fuertes que puedan ayudar en la problemática planteada en la presente tesis y saber del criterio que tienen las personas con respecto al tema, será de mucha ayuda porque permitirá hacer conocer el respaldo del problema social que afecta a muchas personas que trabajan en el servicio ejecutivo.

## **6. RESULTADOS**

### **6.1. RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE ENCUESTAS**

Conforme lo previsto dentro del proyecto de investigación que se realizó previamente, se ha utilizado la técnica de la encuesta en el desarrollo de la presente tesis, en un número de treinta encuestados con un contenido de cinco preguntas, dirigidas a obtener valiosos criterios de personas conocedoras del tema, encuesta que se la ha diseñado en base al problema, objetivos y la hipótesis del referido proyecto de investigación.

He considerado utilizar cuadros estadísticos y gráficos que me van a permitir visualizar los resultados obtenidos, de la misma manera realice un análisis crítico de la realidad que nos presentan dichos cuadros a más de realizar una interpretación, los mismos que son fundamentales para obtener los resultados del presente trabajo de investigación y elaborar la respectiva verificación de objetivos y la contratación de hipótesis de nuestra tema de investigación planteado y desarrollado al transcurso de toda esta investigación a más de darnos una idea general respecto a la reforma de ley que se planteara al final de esta investigación con la cual se pretende cubrir el vacío jurídico existen en nuestras normas jurídicas vigentes de nuestro país.

En conclusión se ha logrado obtener los siguientes resultados de la aplicación de las encuestas en base a las personas que decidieron colaborar para

esclarecer y dar a conocer el problema que viven las personas que trabajan con el servicio ejecutivo, también esta encuesta se realizó a las personas mismas que trabajan en el servicio ejecutivo arrojando los siguientes resultados.

### Primera pregunta

Tomando en cuenta que la vida útil de las unidades de servicio de taxi ejecutivo es menor a la establecida para las unidades convencionales, ¿cree usted que esto afecta económicamente a los propietarios de unidades de taxi ejecutivo?

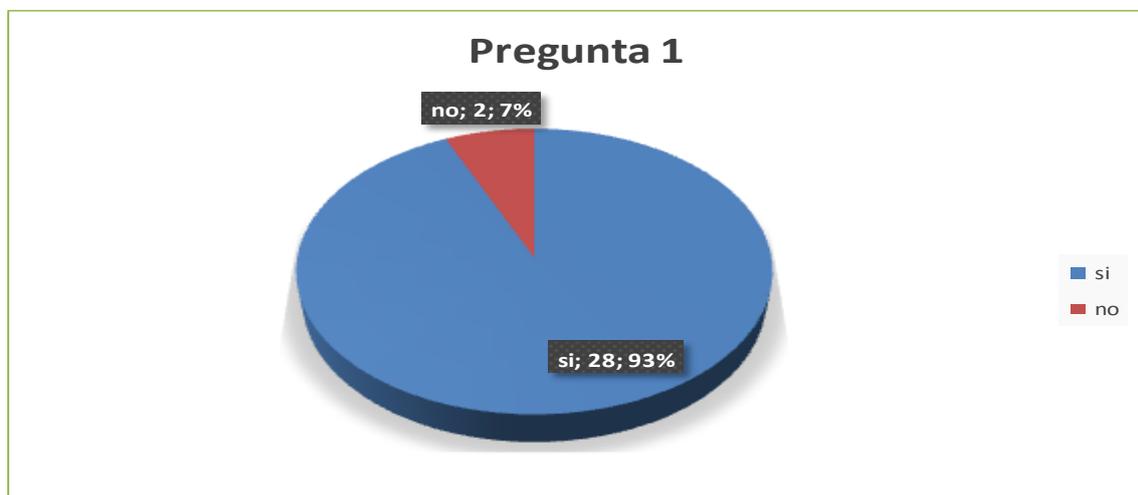
**Cuadro Nro. 1**

| INDICADORES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------------|------------|------------|
| SI          | 28         | 93%        |
| NO          | 2          | 7%         |
| TOTAL       | 30         | 100%       |

**Fuente:** Ciudadanos conocedores del tema.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Grafico Nro. 1**



**Interpretación.-** Veinte ocho personas que equivalen al noventa y tres por ciento del universo encuestado respondieron que se ven afectados económicamente, mientras que dos personas que equivalen al siete por ciento del universo encuestado mencionaron que no se les causa ningún daño económico.

**Criterio personal.-** De las respuestas obtenidas se puede apreciar que el establecer un reducido tiempo de vida útil de las unidades de taxi de servicio ejecutivo se causa un gran perjuicio económico a los propietarios de dicha unidades, por el motivo que de las personas encuestadas que optaron que les causa un perjuicio económico hacen referencia que al adquirir un auto nuevo conlleva a los altos intereses y largos plazos que se les brinda para pagar y en casos extremos un accidente de tránsito o una calamidad domestica encamina a consecuencias económicas muy graves para su familia hasta llegar al punto de que estos autos puedan ser embargados por las casas comerciales por falta de pagos.

## **Pregunta 2**

**Cree usted que los taxistas convencionales, son de alguna manera beneficiados por el hecho de tener una vida útil de sus unidades más amplias comparadas con la vida útil de las unidades ejecutivas.**

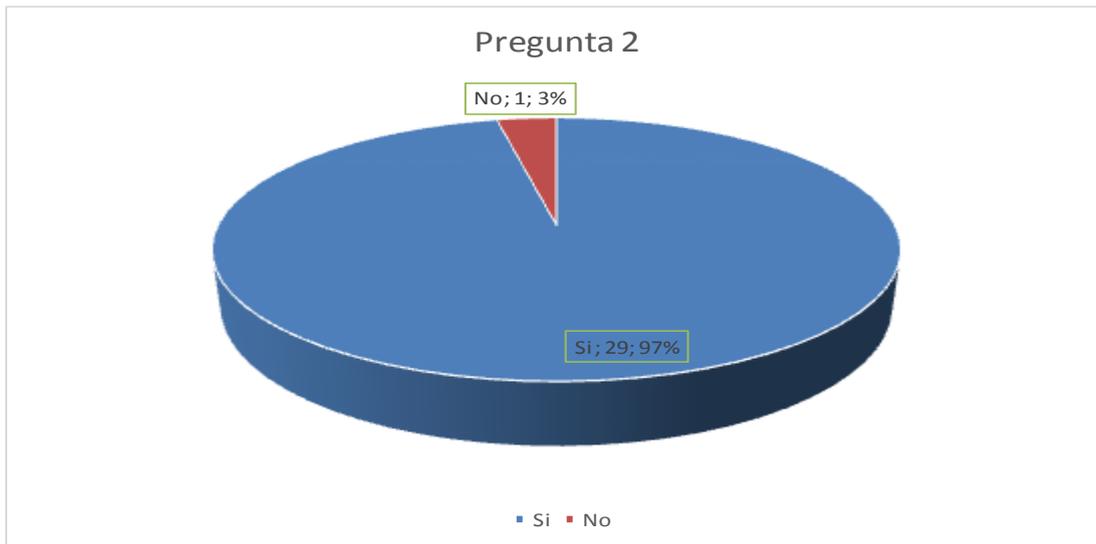
**Cuadro Nro. 1**

| INDICADORES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------------|------------|------------|
| SI          | 29         | 97%        |
| NO          | 1          | 1%         |
| TOTAL       | 30         | 100%       |

**Fuente:** Ciudadanos conocedores del tema.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Grafico Nro. 2**



**Interpretación.-** Veintinueve personas que equivalen al noventa y siete por ciento del universo encuestado mencionaron que si se beneficia a los taxistas de unidades convencionales, mientras que una persona que equivaless al tres por ciento del universo encuestado mencionó que no se los beneficia en nada.

**Criterio personal.-** Concordando con la mayoría de encuestados, creo que si se beneficia a los taxista convencionales al otorgarles un tiempo de vida útil de sus unidades más largo que el de las unidades de servicio ejecutivo, ya que los del servicio convencional no se ven presionados ante la ley y pueden trabajar por más años sus unidades siendo lo contrario con el servicio ejecutivo que aun sus unidades en óptimas condiciones se ven con la obligación de adquirir nuevas unidades.

**Pregunta 3.**

**Los taxis ejecutivos una vez cumplida su vida útil, se encuentran totalmente destruidas, inservibles, inoperables, lo que impide que sigan laborando en el servicio de transporte.**

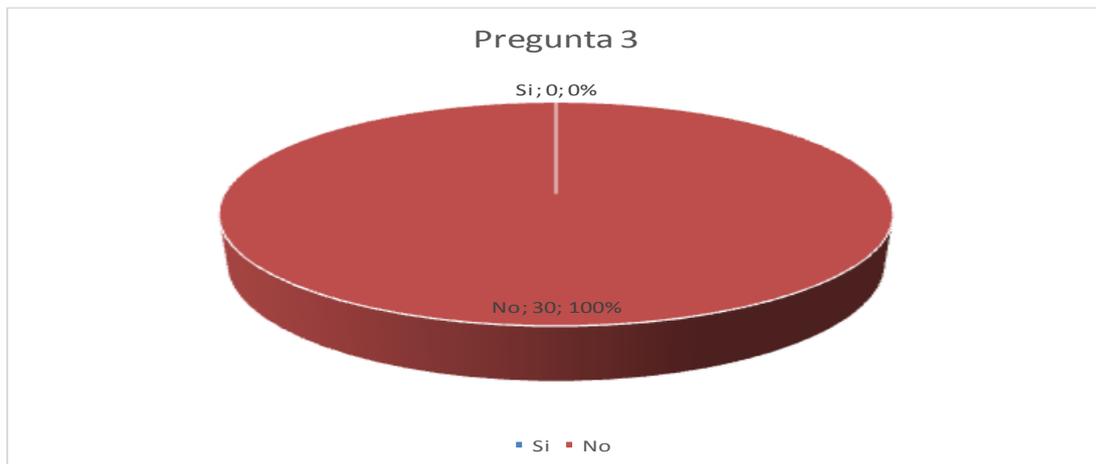
**Cuadro Nro. 3**

| INDICADORES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------------|------------|------------|
| SI          | 0          | 0%         |
| NO          | 30         | 100%       |
| TOTAL       | 30         | 100%       |

**Fuente:** Ciudadanos conocedores del tema.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Grafico Nro. 3**



**Interpretación.-** Treinta personas que equivalen al cien por ciento del universo encuestado mencionan que las unidades de servicio de taxi ejecutivo una vez culminado su periodo de vida útil no se encuentran totalmente destruidas.

**Criterio personal.-** En efecto las unidades de taxi ejecutivo una vez culminado su periodo de vida útil aún se encuentran en condiciones de seguir operando y prestando el servicio de transportación en taxi a la ciudadanía, y sería lo más justo que tengan una vida útil de 15 años igual al servicio convencional.

#### **Pregunta 4.**

**El principio constitucional de igualdad establece que todos los seres humanos son iguales ante la ley, sin que existan privilegios ni prerrogativas de sangre o títulos mobiliarios, ¿Cree usted que se vulnera este principio de igualdad al otorgar que la vida útil de los taxis ejecutivos son de 5 años a nivel nacional mientras que para los taxis convencionales es de 15 años?**

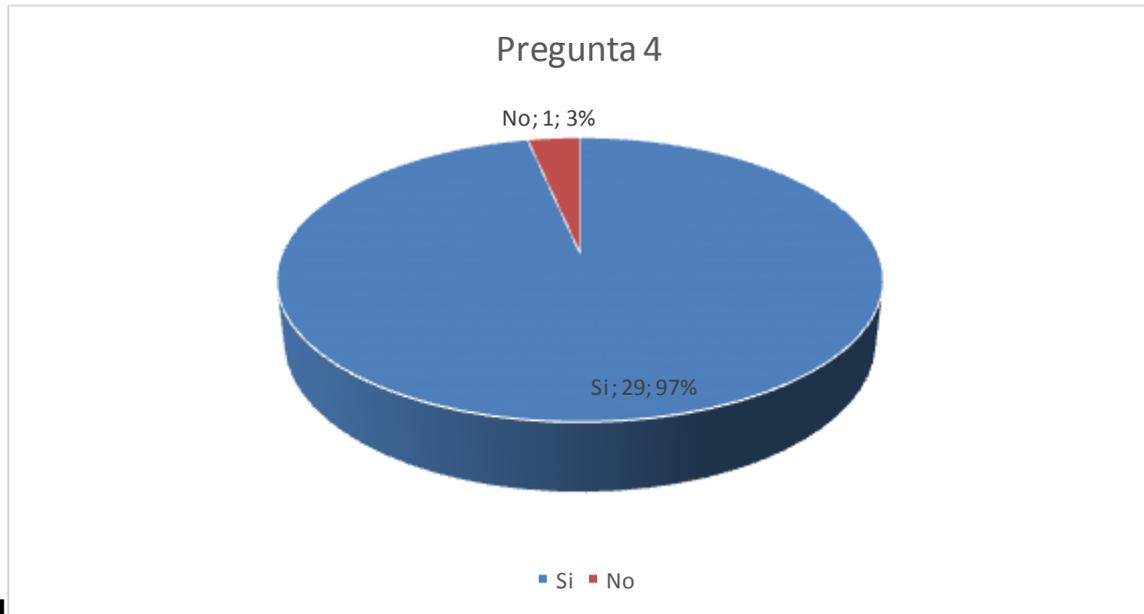
**Cuadro Nro. 4**

| INDICADORES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------------|------------|------------|
| SI          | 29         | 97%        |
| NO          | 1          | 3%         |
| TOTAL       | 30         | 100%       |

**Fuente:** Ciudadanos conocedores del tema.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Grafico Nro.- 4**



Interpretación: Veintinueve personas que equivalen al noventa y siete por ciento del universo encuestado respondieron que si se vulnera el principio de igualdad al favorecer con un mayor tiempo de vida útil a los taxis convencionales, mientras que una persona que equivale al tres por ciento del universo encuestado menciona que no se vulnera dicho principio de igualdad.

**Criterio personal.-** Efectivamente se vulnera el principio de igualdad al distinguir entre las unidades de servicio convencional y ejecutivo y otorgándoles diferentes tiempos de vida útil.

**Pregunta 5.**

**Cree usted que es necesario una reforma al Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo, en el sentido de que se equiparen los años de vida útil de las**

unidades de taxi convencionales y ejecutivos, a fin de que no se vulnere el principio de igualdad.

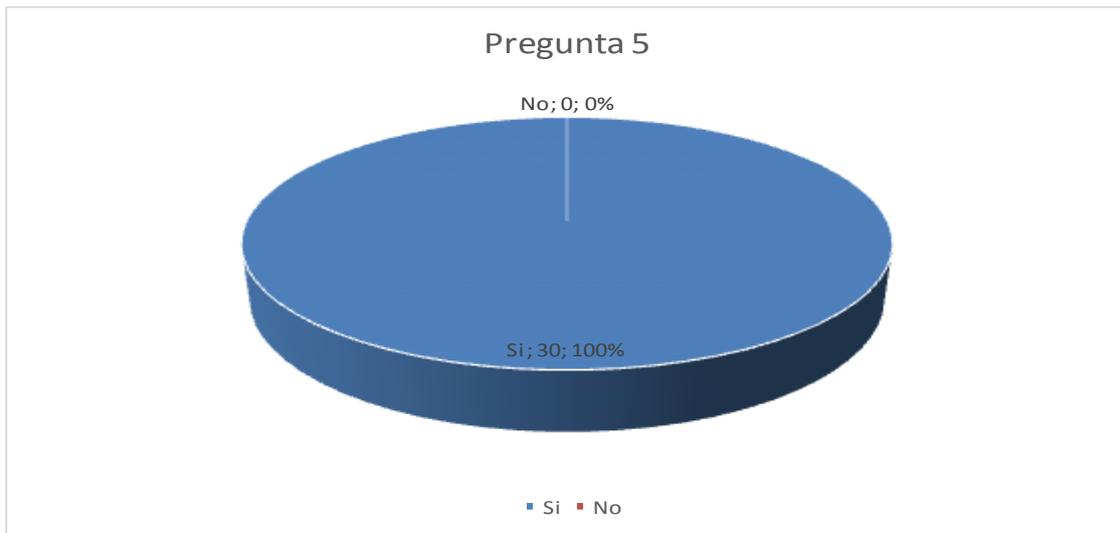
**Cuadro Nro. 5**

| INDICADORES | FRECUENCIA | PORCENTAJE |
|-------------|------------|------------|
| SI          | 30         | 100%       |
| NO          | 0          | 0%         |
| TOTAL       | 30         | 100%       |

**Fuente:** Ciudadanos conocedores del tema.

**Autor:** Danny Paul Tapia Sarango

**Grafico Nro.- 5**



**Interpretación.-** Treinta personas que equivalen al cien por ciento de las personas encuestada mencionaron que es necesaria una reforma al Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo, para que se dé un trato igualitario a los taxistas convencionales y ejecutivos, estos acarrearán varios problemas sociales

y económicos además creen que sería justo porque al fin y al cabo tienen la misma tarifa y ofrecen el mismo servicio y sus unidades están en condiciones de brindar un excelente servicio si les aumentan el tiempo de vida útil.

**Criterio personal.-** Es necesaria y de suma urgencia una reforma al Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo, pues de esta manera se equipararían las condiciones entre taxistas convencionales y ejecutivos, sin que exista beneficios entre unos y otros y así poder hacer cumplir con el Principio de Igualdad que es fundamental para las personas ya que es deber primordial del Estado hacer cumplir este derecho estipulado en la Constitución del Ecuador estando esta como norma suprema, y también nos acogemos al criterio de unas personas que mencionaban en cuanto al aseo de las mismas pues deberían estas someterse a revisiones que los asientos estén limpios y en buenas condiciones para brindar un servicio de calidad para la ciudadanía

## **6.2. RESULTADO DE LA APLICACIÓN DE ENTREVISTA**

Las entrevistas fueron aplicadas a personas que por su actividad se relacionan estrechamente con el problema planteado, obteniendo los siguientes resultados:

**Pregunta Nro. 1.-** Tomando en cuenta que la vida útil de las unidades de servicio de taxi ejecutivo es menor a la establecida para las unidades

convencionales, ¿cree usted que esto afecta económicamente a los propietarios de unidades de taxi ejecutivo?

**Entrevistado Nro. 1.-** En efecto causa un grave perjuicio económico ya que tenemos que cambiar nuestras unidades con mayor periodicidad que los taxistas convencionales y en la actualidad si uno saca un carro nuevo es para cinco años y cuando recién lo acabo de pagar tengo que endeudarme en otro si es injusto que se nos obligue a cambiar de unidad cada cinco años

**Entrevistado Nro. 2.-** Por que invertir en un auto nuevo cuando aún está en condiciones el anterior y aun no se cancela y endeudarse en uno nuevo genera egresos y a su vez acarrea problemas económicos en las familias que trabajar con el servicio ejecutivo.

**Entrevistado Nro. 3.-** Si, ya que adquirir una unidad nueva esta entre los 22.000 dólares por lo que nos vemos obligados a pedir créditos financiados hasta por cinco años. Y adquirir uno nuevo cuando aún no se cancela el anterior o acabando de cancelar el anterior ya se convierte en una deuda eterna seria de mucha e urgencia que ayuden a las personas que trabajan bajo esta modalidad además se está vulnerando el derecho a la igualdad que todo ciudadano por obligación tienen que cumplírsele porque ellos también se rigen a la ley y trabajan con la misma tarifa y la misma modalidad no por ser ejecutivas les pagan más.

**Entrevistado Nro. 4.-** Si, por que se ven obligados a adquirir créditos con altos intereses y adquirir un auto nuevo cada cinco años es muy difícil así mientras los convencionales adquieren autos cada 15 años y pueden trabajar de una formas más suave mientras los ejecutivos trabajan bajo presión de deuda muchos de estos trabajan en exceso arriesgando su propia vida y ya han existido casos de personas que no descansan y terminan accidentándose.

**Entrevistado Nro. 5.-** Porque los ciudadanos preferirán el servicio de las unidades convencionales por su servicio teniendo el temor que estos se ven en la obligación de cobrar precios más elevados.

**Análisis.-** Todos los entrevistados concuerdan en que se les perjudica económicamente ya que tomando en cuenta que el tiempo de vida útil de los taxis convencionales es de quince años y el de los ejecutivos es de cinco, estos últimos deben renovar sus unidades tres veces comparados con los convencionales que tienen que renovarles solamente un vez en el periodo de quince años, causándoles graves perjuicios en la economía de sus hogares por que varias de las personas el taxi es el único ingreso que tienen para su familia, además destacan un dato de las personas que trabajan en exceso es decir por pagar deudas no les queda de otra para cubrir los bancos y esto acarrea cansancio y pueden ocasionar graves accidentes de tránsito.

**Pregunta Nro. 2.- Cree usted que los taxistas convencionales, son de alguna manera beneficiados por el hecho de tener una vida útil de sus**

**unidades más amplias comparadas con la vida útil de las unidades ejecutivas.**

**Entrevistado Nro. 1.-** Si se los beneficia porque, ellos no tiene que invertir dinero para adquirir nuevas unidades cada cinco años ya que cuando una adquiere un auto nuevo saca a plazos entre cuatro a cinco años entonces quiere decir que cuando recién acaban de pagar un auto ya tienen que endeudarse en otro del año perjudicándolos gravemente, mas yo propondría que ambos tengan una duración de 15 años y para garantizar el buen servicio a la ciudadanía no solo se sometan a revisiones por fuera de la unidad si no por adentro y que se encuentren en forma higiénica ya que muchas de las unidades de ambas formas de trabajar llevan trabajan con sus autos muy sucios y esto causa incomodidad en las personas que lo utilizan, sería bueno que se sometan a revisiones rigurosos en cuanto al higiene.

**Entrevistado Nro. 2.-** Si porque no tienen que adquirir nuevos autos en un periodo de tiempo reducido y no se ven presionados por las leyes, tienen una mejor ventaja porque estos tienen tiempo para trabajarlos y así pagar las deudas en cuanto los adquirieron mientras tanto el servicio convencional de tan poco tiempo que les dan de vida útil no se van a preocupar de dar un buen servicio si no de pagar las deudas y mantener a una familia.

**Entrevistado Nro. 3.-** Si por que no se ven obligados a adquirir autos nuevos, mientras los convencionales no se ven presionados a la altas cantidades de

dinero que conlleva adquirir un auto del año y al final brindan el mismo servicio y en las mismas condiciones sería lo más justo que les igualen el tiempo de vida útil y les controlen que están brinden un servicio de calidad ya que la menor parte de personas que trabajan en servicio público tanto ejecutivos como convencionales tienen sus unidades muy sucias

**Entrevistado Nro. 4.-** Si por que pueden laborar en sus unidades mucho más tiempo sin tener que adquirir una nueva teniendo que adquirir altas deudas y aparte tienen familia que mantener y el poco dinero que se saca en el servicio público muchas veces no alcanza.

**Entrevistado Nro. 5.-** Si se ven beneficiados por que no se endeudan en unidades nuevas además brindan el mismo servicio, sería bueno que se les aumente la vida útil de las unidades para que exista igualdad porque es feo trabajar bajo presión sabiendo que tienen que pagar deudas y esto conlleva a muchos accidentes de tránsito.

**Análisis.-** Los entrevistados concuerdan en que se beneficia a los taxistas convencionales ya que ellos no tienen que adquirir créditos ni deudas con mayor periodicidad comparados con los ejecutivos. Y que ambos medios de transporte brindar el mismo servicio y calidad que más y que sería lo normal que se regule la vida útil de las unidades de servicio de transporte, también hacen referencia al aseo de estas unidades que se debería realizar una

revisión en cuanto a este tema ya que las unidades ejecutivas y convencionales no la mayoría pero si unos cuantos no brindan un servicio de comodidad.

**Pregunta Nro. 3.- Los taxis ejecutivos una vez cumplida su vida útil, se encuentran totalmente destruidas, inservibles, inoperables, lo que impide que sigan laborando en el servicio de transporte.**

**Entrevistado Nro. 1.-** No, las unidades una vez que cumplen su vida útil de cinco años aún pueden seguir circulando deberían aumentarles el tiempo de vida útil.

**Entrevistado Nro. 2.-** No, porque aún son nuevas y se mantienen en buen estado, además aún pueden brindar un buen servicio con un buen mantenimiento.

**Entrevistado Nro. 3.-** No, aún se encuentran en condiciones de seguir trabajando cinco años sus unidades aún son nuevas.

**Entrevistado Nro. 4.-** No porque estos vehículos aún son nuevos aún pueden brindar un servicio de calidad.

**Entrevistado Nro. 5.-** Aun son servibles y pueden seguir prestando el servicio ya que sus unidades aún pueden servir y brindar servicios de excelencia

**Análisis.-** Es evidente que las unidades ejecutivas una vez culminada su vida útil de cinco años, aún se encuentran en condiciones de seguir laborando ya que no han sufrido una degradación excesiva que les impida o dificulte laborar.

**Pregunta Nro. 4.-** El principio constitucional de igualdad establece que todos los seres humanos son iguales ante la ley, sin que existan privilegios ni prerrogativas de sangre o títulos mobiliarios, ¿Cree usted que se vulnera este principio de igualdad al otorgar que la vida útil de los taxis ejecutivos son de 5 años a nivel nacional mientras que para los taxis convencionales es de 15 años?

**Entrevistado Nro. 1.-** Es evidente la vulneración del principio de igualdad ya que se otorga un tiempo de vida útil de 15 años a los convencionales y de 5 a los ejecutivos lo cual no es justo para las unidades del servicio ejecutivo, no es fácil tener deudas altas y a la vez mantener un hogar.

**Entrevistado Nro. 2.-** Si por que se beneficia a unos cuantos perjudicando al resto, en este caso perjudican a varias familias uno nunca sabe cuándo puede pasar un accidente y esto ya sería algo en contra ya que aparte que tienen que pagar el auto para repararlo también son altos sus costos.

**Entrevistado Nro. 3.-** Si, por que se les obligan a adquirir unidades nuevas estando estas en condiciones de trabajar, mientras que a los convencionales no tienen que adquirir nuevas unidades.

**Entrevistado Nro. 4.-** Si porque beneficia a unos y se perjudica a otros se debe respetar el Principio de Igualdad que es un principio fundamental para el progreso de la sociedad

**Entrevistado Nro. 5.-** Si porque si hablamos de igualdad, para ambos tiene que ser los mismo años de vida útil.

**Análisis.-** Todos concuerdan que se vulnera el principio de igualdad ya que se beneficia a unos y se perjudica a otros a pesar de encontrarse en las mismas condiciones, realizando una misma labor, y bajo la misma tarifa que está estipulada en la Ley de Transito

**Pregunta Nro. 5.- Cree usted que es necesario una reforma al Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo, en el sentido de que se equiparen los años de vida útil de las unidades de taxi convencionales y ejecutivos, a fin de que no se vulnere el principio de igualdad.**

**Entrevistado Nro. 1.-** Si por que se fomentaría la igualdad y la equidad entre estos dos medios de transporte ya que no existe diferencias entre estos dos medios de servicio público, y todos nos merecemos igualdad si se realiza en mismo trabajo.

**Entrevistado Nro. 2.-** Si porque se está vulnerando el derecho de las personas y las leyes deben buscar la igualdad entre ellas sin perjudicar a unos y dar comodidad a otros se merecen ser tratados de la misma manera e igualar la vida de sus unidades si aún se encuentran en condiciones se trabajar.

**Entrevistado Nro. 3.-** Si por qué se debe procurar la igualdad entre todos los ciudadanos porque todos somos iguales ante la ley y además tienen la misma tarifa entonces esto es un perjuicio para los del servicio ejecutivo

**Entrevistado Nro. 4.-** Si porque todos merecemos trabajar en las mismas condiciones además ante la ley todos somos iguales yo como propietario de un taxi de servicio ejecutivo me perjudica mucho además merecemos que todas las leyes se nos aplique entre estas la igualdad porque no solo en esto nos vulneran el principio de igualdad si no en muchos puntos más y además tienen la misma tarifa y las formas de trabajar entonces en la vida útil que se rompe el Principio de Igualdad nos sentimos de menos antes de decidir la vida útil tienen que ponerse en el puesto de uno que no solo es una deuda del auto si no muchas más y cuando se nos daña o nos accidentamos, tenemos que endeudarnos entonces es muy importante que se realice un estudio sobre la vulneración de nuestros derechos

**Entrevistado Nro. 5.-** Si porque considero que para ambos tienen que haber un mismo reglamento, en igual de condiciones, al fin y al cabo pienso que las

mismas leyes son para uno y otro, se debe considerar que todos no solo tenemos una deuda son varias además dar un buen estudio a nuestro hijos también resulta no ser algo sencillo creo conveniente que el aumento de la vida útil al servicio ejecutivo ayudaría mucho para que trabajen más relajadamente y también no solo les afecta a ellos si no a las personas y al medio ambiente ya que en la ciudad de Loja existe exceso de vehículos y es difícil transitar en horas pucos y esto afecta a la salud de las personas entonces si sacan un auto cada 5 años por cada taxi ejecutivo en muy poco tiempo no habrá ni como rodar en auto por la ciudad

**Análisis.-** Es necesaria la reforma ya que las leyes deben procurar la igualdad para todos los ciudadanos por que trabajan en las mismas condiciones y bajo la misma ley, además hacen referencia a que en Loja ya hay muchos vehículos y que esto afecta no solo propietarios si no a las personas que tienen que vivir con el congestionamiento y con el humo que producen estos y creen que se debe aumentar la vida útil del servicio ejecutivo

### **6.3. ESTUDIO DE CASO**

#### **PRIMER CASO**

Para el presente caso se pretende realizar una entrevista con un socio de la cooperativa Transpeñasur quien nos va a informar en qué sentido le afecta

tener que cambiar de unidad cada cinco años quien a su vez manifiesta que se le hace muy complicado para el comprar una unidad cada cinco años esto por lo que tiene que endeudarse muy seguidamente sabiendo que es su única fuente de trabajo y de esta tiene que mantener a su familia y otras deudas además manifestó que es muy difícil sacar un auto o hacer un préstamo ya que estas unidades no se pueden vender ni sirven como garantía y cuando compro su unidad al año tuvo un accidente que su unidad estuvo 5 meses fuera de circulación ante esta desesperada caída tuvo que acudir a pedir plata por una lado y otro para poder mantener a su familia y piensa que su auto aún puede brindar un buen servicio y le preocupa que ya tiene que renovarlo y cree que se debería hacer conciencia para aumentar la vida útil de las unidades ya que muchos buscaron esta fuente de trabajo sabiendo que no tienen otra más para realizar en su caso saca préstamos para 5 años y ni bien acaba de pagar su auto ya tiene que endeudarse otra vez entonces esto acarea consecuencias para la economía de su familia tal y como lo señalo antes que tuvo un accidente de tránsito debido a las altas horas de trabajo que realiza para así cubrir letras que son altas en los bancos así mismo manifiesta que no tiene deudas en los bancos si no en la casa financiera donde compro su auto ya que el Banco no le cubre toda la deuda si no parte de esta por lo que se ve obligado a trabajar en exceso.

Manifiesta que cuando adquirió un auto nuevo fue en 25.000 y apenas con 5 años de comprado tuvo que venderlo en 8.000 esto es una gran pérdida para nosotros porque si se lo trabajara los 15 años igual nos dan los 8.000

## SEGUNDO CASO

Los vehículos que cumplen el servicio de taxi ejecutivo en la ciudad de Loja tienen una vida útil de cinco años, según lo determinan las normas legales vigentes.

Esta situación preocupa a los propietarios de estas unidades de transporte, porque, según señalan, deben volver a endeudarse para cambiar su vehículo.

“Recién estoy terminando de pagar este carro y el próximo año tengo que cambiarlo”, expresó el conductor de un taxi ejecutivo. De la cooperativa discataxi y que las autoridades no toman en cuenta que además deben mantener a una familia y cree conveniente que se debería aumentar la vida útil a 15 años, ya que esta sería una gran ayuda para nosotros que nos hemos sentido afectados desde muchos puntos de vista no solo en lo económico sino en que hay veces que no nos renuevan el permiso por esto mismo y no hay como salir a trabajar y a veces nos arriesgamos a ser multados y rebaja de puntos en la licencia de conducir.

Además a la hora de vender el vehículo toca venderlos bien barato por el hecho que la gente expresa que ha sido taxi y se baja su precio estos aun estado en buen estado

## TERCER CASO

Leoncio Chiriboga, de la compañía Transpeñasur, manifestó que su carro es del año 2009 y, por ende, en el 2014 le corresponde renovarlo.

Quien este estando en condiciones tuvo que adquirir un carro del año y ahora se encuentra endeudado

En su organización el cambio es progresivo. Diez compañeros tienen vehículos de 2009, igual número de 2010..., y de 2008 ya lo cambiaron.

Un automóvil, dependiendo de la marca, está entre los USD 17 y USD 22 000.

En la pintada de la unidad se invierte USD 400, incluida la franja negra.

Para adquirir el vehículo la mayoría de socios acude al banco. En su caso comentó que viene cancelando el préstamo, y que ya en poco tiempo le tocará gestionar otro crédito y tendrá que cubrir dos deudas.

A quienes no cambian de unidad señaló que el Municipio no le da el sticker y no pueden laborar y estos a su vez se arriesgan a altos costos de la multa hasta un caso extremo a perder su puesto de trabajo entonces no les queda de otra que renovar el auto estando este en buenas condiciones para laborar y considera que es un abuso contra ellos dándoles tan poco tiempo de vida útil a sus unidades.

Desde mi punto de vista los tres casos guardan algo de similitud en cuanto respecta a la problemática que se está tratando y que es de suma importancia estudiarlos para hacer respetar el Principio de Igualdad en cuanto a la vida útil de sus unidades de trabajo.

- Sus unidades aún pueden brindar un buen servicio
- Altas deudas a las casas comerciales y bancos
- Están propensos a sufrir accidentes de tránsito o daños en su vehículo por lo que se ven obligados a endeudarse para arreglarlos
- Están dispuestos a sanciones en caso de no renovar el vehículo
- Afecta a sus familias al vivir endeudados.
- No brindar una buena vida a sus hijos por la falta de recursos económicos.
- No solo es la deuda del auto si no más entre dos o tres que tienen que cubrir
- Deben trabajar hasta altas horas arriesgándose a muchos peligros
- Se ven perjudicados por que a la hora de vender el vehículo no les pagan lo que es por el simple hecho que ha sido taxi.

Estos son los puntos más sobresalientes y por lo que se cree conveniente que les deberían aumentar la vida de sus unidades, y se debe hacer cumplir con el derecho a la igualdad y por ley les corresponde reclamar.

## **7. DISCUSIÓN**

### **7.1. VERIFICACIÓN DE OBJETIVOS**

#### **7.1.1. OBJETIVO GENERAL**

**Realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico del servicio ejecutivo en Ecuador y los derechos que estos conllevan para lograr una igualdad con el servicio convencional en cuanto a la duración de sus unidades de trabajo.**

Este objetivo se ha comprobado con la realización y estructuración de los diferentes marcos tanto conceptual, doctrinario como jurídico, logrando obtener conocimientos necesarios con los cuales he justificado que se vulnera el principio de igualdad al beneficiar con mayor tiempo de vida útil a las unidades de taxi convencional lo cual afecta a las unidades ejecutivas, por lo que es necesario que se equiparen las condiciones entre estos dos tipos de servicio de transporte, con la finalidad de evitar violaciones a derechos fundamentales.

#### **7.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

➤ **Conocer el Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, y el beneficio de estos medios de transporte.**

La comprobación de este objetivo se lo llevo a cabo mediante el estudio jurídico del Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo para poder estructurar en parte el marco jurídico.

➤ **Realizar un análisis con la Constitución de la República del Ecuador y el Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, con el fin de demostrar la violación al Principio de Igualdad.**

De la misma manera, este objetivo se comprobó con la estructuración del marco jurídico ya que para ello se requirió del estudio de las normas constitucionales que hacen referencia al principio de igualdad y comparándolas con las normas del Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, se evidencia claramente la violación al principio de igualdad ya que se da un trato favoritita a las unidades convencionales, perjudicando a las unidades ejecutivas, que si bien por brindar el mismo servicio de transporte en taxi se debe tratar de igual manera a ambas sin beneficiar ni favorecer a ninguna de ellas.

➤ **Proponer reformas legales al Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, con**

## **sustento al Principio de igualdad “separados pero iguales” o de “igualdad entre iguales”**

Este objetivo se lo realizo tanto con la fundamentación jurídica de la propuesta de reforma, así como con la elaboración de dicha propuesta, en la cual se desea dar un trato igualitario a los propietarios de las unidades de taxi ejecutivo como los de taxis convencionales.

### **7.2. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS**

**Hipótesis: El servicio ejecutivo es un medio de transporte de puerta a puerta que se brinda a la sociedad, con miras a tener un mejor servicio, sin embargo son unidades con una vida útil de 5 años lo cual vulnera el Principio de Igualdad en cuanto al Servicio Convencional que sus unidades tienen una vida útil de 15 años.**

Mediante la realización del estudio, doctrinario y jurídico, así como con el estudio de campo se ha llegado a la conclusión de que la hipótesis planteada es verdadera ya que al beneficiar a un grupo del Transporte Publico, que se encuentra en iguales condiciones que los otros se está violentando el Principio de Igualdad, favoreciendo así a unos cuantos y perjudicando a otros sin haber realizado un estudio financiero de estas personas que se ven perjudicados en cuanto a la economía de su familia.

### **7.3. FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA DE LA PROPUESTA DE REFORMA**

La fundamentación de la propuesta de reforma se halla en el objetivo de tratar que las normas jurídicas en este caso las contenidas en el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo sean igualitarias para todos aquellos que se someten a dicho cuerpo legal.

Ya se ha mencionado que el principio de igualdad requiere un trato igualitario para las personas que se encuentren en igualdad de condiciones, tomando en cuenta que tanto aquellos que son propietarios de unidades de taxi convencional, como aquellos con taxis ejecutivo, brindan un mismo servicio que es el de transportación de pasajeros dentro del perímetro urbano, estos deben ser regidos por las mismas normas evitando dar favoritismos a uno y perjudicando a otros como está tipificado en la Constitución del Ecuador en su Art 11 establece, que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

Por otro lado, el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, realiza una distinción innecesaria entre estas dos modalidades de transporte, beneficiando a los convencionales al otorgarles un tiempo de vida útil más amplio para su unidad,

mientras que para los taxis ejecutivos el tiempo de vida útil es mínimo, lo que causa perjuicios económicos a los propietarios de estas unidades.

Art. 30.- Los vehículos autorizados para la prestación del transporte de taxi con servicio convencional, deberán cumplir la vida útil de 15 años desde su fabricación

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 las taxis de servicio ejecutivo será de 5 años, desde la fecha de fabricación

En este sentido es de suma importancia reformar el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, a fin de que se establezca una norma que trate por igual tanto a los taxistas convencionales como a los ejecutivos.

La ampliación del Principio de Igualdad no ha tenido connotación únicamente en nuestro país sino también en el derecho internacional de esta manera a

partir de 1789 que se dio la revolución francesa cuando la sociedad vence el absolutismo monárquico, proclama entre otros los principios del nuevo estado: igualdad entre los ciudadanos.

En comparación con otras leyes nos encontramos con desventaja como lo hemos expuesto con los países de Perú y Colombia sus unidades en el país de Perú tienen una duración de 15 años con probabilidad de renovar un año más si estas se encuentran en buen estado como lo ratifica la Federación Nacional de Taxistas (Fe.N.Tax) Lima. Perú, en cambio en Colombia sus unidades tienen que ser renovadas cada 20 años. Tal y como lo establece el Reglamento Parcialmente por el Decreto Nacional 104 de 1995 en su Art 6. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto.

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años.

El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Creemos conveniente que se debería reformar el Art 41 del Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo en cuanto a la duración de vida útil de las unidades y cumplir

con el Principio de Igualdad estipulado en la Constitución del Ecuador. Ya que se la considera como norma suprema, es decir, la organización establecida o aceptada para dirigirlo.

Este documento busca garantizar al pueblo sus derechos y libertades. Que sus disposiciones son de directa e inmediata aplicación. El valor jurídico de la Constitución es ser la norma suprema.

## 8. CONCLUSIONES

Una vez finalizada la presente tesis he llegado a las siguientes conclusiones.

**Primera.-** Tanto las unidades de servicio de taxi ejecutivo como las de taxi convencional se dedican a la misma actividad que es el servicio de transporte en taxi dentro del perímetro urbano.

**Segunda.-** Al establecer un mayor periodo de vida útil de las unidades de taxi convencional se está beneficiando a los mismos, mientras que se perjudica a las unidades de servicio de taxi ejecutivo.

**Tercera.-** Al establecer que la vida útil de los taxis convencionales sea de quince años mientras que la de los taxis ejecutivos es de cinco, se está trasgrediendo el principio de igualdad que establece que se debe dar igual trata a las personas que se encuentren en igualdad de condiciones.

**Cuarta.-** Las unidades de servicio de transporte en taxi ejecutivo, una vez cumplido su tiempo de vida útil de cinco años, no se encuentran totalmente destruidas, degradadas o inservibles, por lo que aún pueden seguir prestando el servicio de transportación.

**Quinta.-** Al reformar el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, en lo referente a la vida útil

de las unidades de servicio ejecutivo, se equipararía las condiciones entre los taxistas ejecutivos y convencionales por lo que no se seguiría vulnerando el principio constitucional de igualdad.

## **9. RECOMENDACIONES**

**Primera.-** Se recomienda a los conductores de taxis ya sean convencionales o ejecutivos, guardar las respectivas normas de seguridad a fin de precautelar su seguridad personal, como la de los usuarios del servicio.

**Segunda.-** Se recomienda a las diferentes cooperativas de taxis, llevar a cabo campañas de socialización, instrucción y capacitación sobre los derechos fundamentales del hombre entre los cuales se incluye el de igualdad, a fin de evitar que sus derechos sean vulnerados.

**Tercera.-** Se recomienda a los Consejos Nacionales de Igualdad analizar la irregularidad que gira en torno a la vida útil de las unidades de taxi convencional y ejecutiva para evitar que se siga dando esta vulneración al principio de igualdad.

**Cuarta.-** A su vez se recomienda a los propietarios de taxis ejecutivos, realizar marchas organizadas y ejecutar las acciones que sean pertinentes con la finalidad de hacer conciencia en la autoridades de tránsito a fin de que pongan en vigencia el principio de igualdad establecido en la Constitución y en las Leyes, para que de esta manera dichas autoridades promuevan los proyectos de ley que equiparen las relaciones entre taxistas convencionales y ejecutivos.

**Quinta.-** Se recomienda a la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, revisar el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, y tomar en cuenta el proyecto de reforma contenido en este trabajo, para realizar una reforma a dicho reglamento y evitar que los taxistas ejecutivos sigan siendo perjudicados por la desigualdad, al favorecer a unos cuantos.

## **9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA**

Como resultado de la investigación, me permito proponer la siguiente propuesta de reforma al Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros De Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo.

### **COMISIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**

#### **Considerando:**

Que la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 11 numeral 2 establece que todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades.

Que la constitución de la República del Ecuador en su Art. 319, reconoce las diversas formas de organización de la producción en la economía entre otras las comunitarias, cooperativas, empresariales públicas o privadas, asociativas, familiares, domesticas, autónomas y mixtas.

Que la Constitución Política de la República del Ecuador garantiza la igualdad ante la ley, debiendo por tanto, en materia de transporte prevalecer la equidad, cuidando que funcione una sociedad en igualdad de condiciones.

Que el Código de Trabajo y la legislación laboral se basan en el principio de igualdad para regular las relaciones entre empleados y empleadores.

Que las leyes del Ecuador, en general, deben guardar estricta relación con la Constitución de la República, principalmente en lo que respecta a los principios rectores como lo es el principio de igualdad.

Que el principio de igualdad tiene como objetivo dar un trato igualitario a las personas que se encuentren en una misma condición con la finalidad de tratar de erradicar cualquier forma de discriminación.

Que el Reglamento del Transporte Comercial de Pasajeros de Taxi del Servicio Convencional y Servicio Ejecutivo, realiza una distinción innecesaria entre las dos modalidades de transporte y otorga un trato distinto a las mismas, que en parte perjudica a las unidades de taxi ejecutivo.

Que el deber del legislador es velar por el bienestar de la ciudadanía y por ende tratar de eliminar distinciones innecesarias y luchar por obtener una igualdad entre todos los ciudadanos a través de la expedición de las leyes.

En el uso de las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

**REFORMA EL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL EN  
PASAJEROS DEL TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO  
EJECUTIVO**

**Artículo 1.-** Sustitúyase el artículo 41, por el siguiente texto:

“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 15 años, desde la fecha de fabricación.”

**Disposición final.-** La presente reforma entrara en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en el Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, a los 13 días del mes de Julio del 2015.

f.) Presidente del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

f.) Director Ejecutivo, Secretario del Directorio de la Comisión Nacional del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

## 10. BIBLIOGRAFÍA

- Andrés Serra Rojas, Diccionario Jurídico.
- Bidart Campos, "Derecho Constitucional" Ediar 1966. T.II
- Carlos García Oviedo y Enriques Martínez, Derecho Administrativo, Edición Novena, Primer tomo.
- Carbonell, Miguel, "Neoconstitucionalismo y Derechos Fundamentales", cita, Cámara de Comercio de Quito, Registro Oficial Suplemento 407 de 31 de Diciembre del 2014
- Pág. 198, Cevallos librería jurídica, Quito, Ecuador, junio de 2010.
- Castillo Córdova, Luis, "Derechos fundamentales y procesos constitucionales", Editora Jurídica Grijley, E.I.R.L., Lima, 2008.
- Comisión Nacional de Transito, Terrestre, Transito y Seguridad Vial.
- Consultor Jurídico Digital de Honduras. Diccionario Jurídico. Edición 2005.

- Declaración de Filadelfia. Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo – 10/5/44.
- Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- Diccionario jurídico Wilson Fernando Cupitre Cubillos.
- ECUADOR, Constitución de la Republica. Quito. 2008. Artículo 66. Numeral 4.
- Enciclopedia-Juridica.biz14.com
- Ekmekdjian, Miguel Ángel. "Tratado de Derecho Constitucional" Depalma 1994. T II, 134.
- Federación Nacional de Taxistas (Fe.N.Tax) Lima. Perú
- Flor, Vásconez, José Joaquín S.J., “Los Derechos Humanos de Personalidad”, Pág. 421, Cevallos Librería Jurídica, Quito, 2011.
- Fiss, Owen, *Una comunidad de iguales*, Miño y Ávila, Buenos Aires, 2002. Traducido del inglés por Raúl M. Mejía del original *A Community of*

*Equals. The Constitutional Protection of New Americans*, Beacon Press, Boston, 1999, pp. 3-29

- Fernández Madrid en "Ley de Contrato de Trabajo comentada". Edición 1978 T.1,
- Guillermo, de Torres Cabanellas
- Herman Jaramillo Ordoñez, La Justicia Constitucional
- <http://www.definicionabc.com/tecnologia/usuario.php>
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Pasajero>
- <http://edukavital.blogspot.com/2013/02/pasajero.html>
- <http://taxienquitoecuador.com>
- <http://www.eluniverso.com/2009/08/03/1/1445/ley-reglamento-obligan-taxis-ejecutivos-dar-un-servicio-selecto.html>
- idart Campos, "Derecho Constitucional" Ediar 1966. T.II,

- ING. ROBERTO NOBOA CAVIEDES, Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, taxis
- Katz, Ernesto. "El principio del tratamiento igual de los iguales, en iguales circunstancias, en el derecho del trabajo". D.T. 1961, 5.
- Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- Ley Orgánica de Transporte Terrestres, Tránsito
- Ley 105 de 1993, Sector y Sistema Nacional de Transporte, Regulación del transporte y el tránsito, Colombia
- Reglamento a la ley de Transporte Terrestre Transito y seguridad vial
- Reglamento De Transporte Comercial De Pasajeros En Taxi Con Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo
- Resolución No. 006-B-DIR-2009- publicada en el Registro Oficial No. 642 del 27 de julio del 2009
- Real Academia Española, Diccionario Jurídico

- Ruiz Miguel, Alfonso, Sobre el concepto de Igualdad, en Carbonell, Comisión Nacional de los Derechos México 2003
- Santo Tomás de Aquino. "La Justicia". Obra citada por Justo López, Norberto Centeno y Juan Carlos Fernández Madrid en "Ley de Contrato de Trabajo comentada". Edición 1978 T.
- Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Controversia Constitucional
- Vlamiro Naranjo Mesa, Teoría Constitucional, undécima edición
- [www.juancarlosbaca.net](http://www.juancarlosbaca.net), coaching turístico, transporte y clasificación

## 11. ANEXOS

### **Formulario de encuesta.**

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA.  
ÁREA JURÍDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA.  
CARRERA DE DERECHO.**

*Por encontrarme realizando la presente tesis, la cual se titula “Violación al principio de igualdad del art. 30 y el art. 41 del Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo”, acudo a usted con la finalidad de solicitarle se sirva dar contestación a las interrogantes que presento a continuación; la información obtenida servirá únicamente para el desarrollo del estudio en cuestión. Desde ya le expreso mis más sinceros agradecimientos.*

- 1. Tomando en cuenta que la vida útil de las unidades de servicio de taxi ejecutivo es menor a la establecida para las unidades convencionales, ¿cree usted que esto afecta económicamente a los propietarios de unidades de taxi ejecutivo?**

**Si.**

**No.**

**Por qué:**.....

.....

- 2. Cree usted que los taxistas convencionales, son de alguna manera beneficiados por el hecho de tener una vida útil de sus unidades más amplias comparadas con la vida útil de las unidades ejecutivas.**

**Si.**

**No.**

**Porque:**.....

.....

**3. Los taxis ejecutivos una vez cumplida su vida útil, se encuentran totalmente destruidas, inservibles, inoperables, lo que impide que sigan laborando en el servicio de transporte.**

**Si.**

**No.**

**Porque:.....**

.....

**4. El principio constitucional de igualdad establece que todos los seres humanos son iguales ante la ley, sin que existan privilegios ni prerrogativas de sangre o títulos mobiliarios, ¿Cree usted que se vulnera este principio de igualdad al otorgar que la vida útil de los taxis ejecutivos son de 5 años a nivel nacional mientras que para los taxis convencionales es de 15 años?**

**Si.**

**No.**

**Porque:.....**

.....

**5. Cree usted que es necesario una reforma al Reglamento del transporte comercial de pasajeros de taxi del servicio convencional y servicio ejecutivo, en el sentido de que se equiparen los años de vida útil de las unidades de taxi convencionales y ejecutivos, a fin de que no se vulnere el principio de igualdad.**

**Si.**

**No.**

**Porque:.....**

.....

PROYECTO DE TESIS:



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**AREA JURÍDICA, SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

“VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL  
ART. 41 DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL  
DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y  
SERVICIO EJECUTIVO”

PROYECTO TESIS PREVIA A OPTAR  
EL GRADO DE LICENCIADO EN  
JURISPRUDENCIA Y TITULO  
ABOGADO.

AUTOR:

DANNY PAUL TAPIA SARANGO

LOJA – ECUADOR

2014

## **1. TEMA:**

**“VIOLACION AL PRINCIPIO DE IGUALDAD DEL ART. 30 Y EL ART. 41 DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO”**

## **2. PROBLEMÁTICA:**

En la sociedad actual para que se tenga un progreso social y colectivo es muy importante aplicar el Principio de Igualdad, es el caso que si las personas se hayan afectadas por la violación de este principio está en su derecho de reclamar ante las autoridades competentes, este principio es fundamental para la progresividad de la sociedad ya que es reconocido expresamente en la Constitución de la Republica de Ecuador que en su Art 424 está ubicada como la ley suprema.

Art. 424.- La Constitución es la norma suprema y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico. Las normas y los actos del poder público deberán mantener conformidad con las disposiciones constitucionales; en caso contrario carecerán de eficacia jurídica.

El Reglamento de Pasajeros de Taxi Convencional y Servicio Ejecutivo en su Art 30 y Art. 41, existe una incongruencia jurídica con la Constitución de la Republica del ecuador ya que no se toma en consideración el Principio de Igualdad en base a la duración de las unidades que tienen estas en cuanto al trabajo de las unidades, es decir el servicio ejecutivo con el servicio convencional.

**“Art. 30.-** Los vehículos autorizados para la prestación del transporte de taxi con servicio Convencional, deberán cumplir la vida útil de 15 años desde su fabricación.

**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, Transito y Seguridad Vial, comisiones provinciales, Comisión del Tránsito del Guayas, o por municipios que tengan competencias de transporte y tránsito, con su respectivo número y código, que deberán 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”

El presente tema de tesis está especialmente centralizado aun análisis al Principio de Igualdad tomando como pilar fundamental La Constitución, Doctrina y Jurisprudencia así también como Tratados Internacionales en lo que respecta a los Derechos Humanos.

El Principio de Igualdad que hace referencia a las oportunidades reales de vida, se los considera como el fundamento y a las mismas oportunidades que tienen las personas sin discriminación ya que todas las personas somos iguales ante la ley y esta a su vez prohíbe la discriminación, todas las personas tenemos derecho a un trabajo digno e igual este Principio consagrado en la Constitución y en Instrumentos Internacionales de Protección de Derechos Humanos, lo cual evidentemente, es quebrantado y muy pocas veces respetado ya que en la sociedad existe mucha discriminación y violación a los derechos humanos, la igualdad de oportunidades es inherente a la idea de igual dignidad de la persona.

El principio de igualdad consiste en la noción de igualdad ante la ley, consiste en que todos los que pertenecen a una misma categoría, o una misma forma

de trabajo, establecida por el legislador, sean tratados de la misma forma cómo deben ser tratados. Además, de ella se puede derivar la fórmula “separados pero iguales” o de “igualdad entre iguales”

Todas las unidades habilitadas como para brindar el transporte de taxi con servicio ejecutivo tienen una duración de 5 años de vida útil como trabajo para servir a la sociedad mientras que el servicio de taxi convencional tienen una duración de 15 años de vida útil, es decir que una persona que tenga un taxi de servicio ejecutivo se ve obligado a cambiar de unidad cada cinco años sin pensar que esta persona puede ser de escasos recursos económicos o cuando aún la unidad está en condiciones de servir tienen la obligación de adquirir una nueva unidad.

Los socios que pertenecen a este tipo de trabajo como es el taxi del servicio ejecutivo manifiestan su malestar ya que cuando recién acaba de pagar su auto después de 5 años tiene que acudir a las casas comerciales de autos para endeudarse en un auto del año, esto crea un problema en las familias ya que se convierte en una deuda interminable y un problema con el medio ambiente ya que también existe exceso de vehículos en la ciudad de Loja.

### **3. JUSTIFICACION**

El presente trabajo investigativo encuentra su correspondencia a la obligación académica, porque se trata de averiguar si se cumple el Principio de Igualdad en el Reglamento del servicio convencional con el servicio ejecutivo. La investigación de este problema cumple con la exigencia de Reglamento del Régimen Académico de la Universidad Nacional de Loja, que regula la pertinencia del estudio investigativo jurídico con aspectos relativos a las materias del Derecho Positivo, para optar por el grado de Abogado.

La presente investigación es de notable importancia social, por cuanto La Constitución de la Republica hace referencia a la igualdad en su ART. 11 Núm. 2.- Todas las personas son iguales y gozaran de los mismos derechos, deberes y oportunidades, es decir tanto el servicio ejecutivo como convencional tendrían que tener el mismo tiempo de vida útil, es decir que no puede escapar ningún espacio jurídico a la protección integra de los Derechos y Principios consagrados en la Constitución y así mismo las unidades del Servicio Ejecutivo tienen que apegarse a la ley en cuanto al servicio que prestan que este sea que las unidades estén en buenas condiciones y los choferes sean de valores éticos para que se cumpla con lo que se refiere al servicio ejecutivo.

El presente proyectó investigativo tiene la necesidad de estudiar profundamente este contexto y de esta manera aportar conocimientos a la ciencia jurídica.

El tema y problema a la vez se enmarca dentro del campo problemático del Derecho Constitucional y el Principio de Igualdad, es susceptible de investigación tanto en el sentido teórico y doctrinario de la ley como en el práctico, mediante la aplicación de técnicas de investigación como la encuesta, entrevista, se obtendrá datos que una vez procesados con el apoyo de la estadística, cotejaran los presupuestos de esta investigación con la realidad.

Es factible porque en la actualidad se tiene acceso a diversas fuentes de información bibliográfica, incluyendo las que proporcionan Las Cooperativas der Servicio Ejecutivo y la Agencia Nacional de Transito quienes son testigos a diario de los problemas que conllevan los dueños del servicio ejecutivo.

Todos estos motivos justifican que se efectuó esta investigación, para que su resultado se constituya en un aporte de mucha relevancia para la sociedad.

#### **4. OBJETIVOS**

#### **4.1 OBJETIVO GENERAL:**

Realizar un estudio conceptual, doctrinario y jurídico del servicio ejecutivo en Ecuador y los derechos que estos conllevan para lograr una igualdad con el servicio convencional en cuanto a la duración de sus unidades de trabajo:

#### **4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Conocer el Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, y el beneficio de estos medios de transporte
- Realizar un análisis con la Constitución de la República del Ecuador y el Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, con el fin de demostrar la violación al Principio de Igualdad
- Proponer reformas legales al Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo, con sustento al Principio de igualdad “separados pero iguales” o de “igualdad entre iguales”

#### **5. HIPOTESIS**

El servicio ejecutivo es un medio de transporte de puerta a puerta que brinda a la sociedad, con miras a tener un mejor servicio, sin embargo son unidades con una vida útil de 5 años lo cual vulnera el Principio de Igualdad en cuanto al Servicio Convencional que sus unidades tienen una vida útil de 15 años.

#### **6. MARCO TEORICO**

**Definición del servicio de transporte comercial de pasajeros en taxi.-** “Es el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte masivo o colectivo, en

vehículos de color amarillo denominados taxi, organizados en operadoras legalmente constituidas y autorizados mediante permiso de operación otorgado por la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial o los demás organismos competentes para otorgar dichos permisos de operación.”<sup>58</sup>

El transporte de taxi es un servicio que le brindan a la sociedad es decir reciben a cambio una tarifa por el servicio brindado que son legalmente autorizados para realizar este tipo de trabajo y a su vez controlados que no realicen trabajos ilegales o que vaya contra su reglamento tienen a su vez la obligación de brindar un excelente servicio y que sus unidades estén en condiciones óptimas para que el usuario se sienta satisfecho.

**Taxi de 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.”<sup>59</sup>

**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, e<sup>60</sup>quipados para el transporte de

---

<sup>58</sup> DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO. ART.-2

<sup>59</sup> DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO. ART.-10

<sup>60</sup> DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO. ART.-9

personas, con capacidad de hasta 5 pasajeros incluido el conductor, bajo normas técnicas y niveles de servicio determinados por la CNTTTTSV, 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 CNTTTTSV y su cobro será controlado por taxímetro”

**Principio de igualdad.**- El Principio de Igualdad tal y como lo establece en la Constitución es un Principio Fundamental para que exista igualdad entre hombres ya sea laboral o en cualquier otro ámbito por lo tanto se está violando este Principio cuando las circunstancias son desiguales o no existe el mismo trato existiendo preferencia por unos y discriminando a otros

“El presupuesto esencial de este principio, es el hecho de que debe existir **igualdad** de situaciones entre las personas que se consideran víctimas de la violación y otras que se señalen como término de comparación, es decir la determinación del quebranto constitucional, se hace mediante un cotejo de supuestos en que la desigualdad aparezca de una forma notoria, como en el caso en examen, donde no es necesario hacer distinciones artificiosas o arbitrarias, para establecer la violación. Tal y como ha sido entendido por el Derecho Constitucional, hace que todos los hombres deban ser tratados igualmente por el Estado en cuanto a lo que es esencialmente igual en todos ellos, esto es, en los llamados derechos fundamentales que están contemplados en nuestra Constitución, que son el corolario de la dignidad humana”<sup>61</sup>

**Trabajo.**- “El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa,

---

<sup>61</sup> file:///C:/Users/Pc/Desktop/PRINCIPIO%20DE%20IGUALDAD.htm

remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado.”<sup>62</sup>

## 7. METODOS

**METODO CIENTIFICO.**-Es el método dominante en la presente investigación; como instrumento que permite llegar al conocimiento de los fenómenos que se producen en la naturaleza y sociedad, mediante la conjugación de la reflexión comprensiva y el contacto directo con la realidad adjetiva, otorga los parámetros ordenados y jerarquizados a seguir para alcanzar el éxito en la consecución investigativa, se lo aplico desde el inicio de la investigación y le utilizara hasta la culminación del presente problema.

**METODO EXOGOTICO.**-Es de vital importancia que toda investigación jurídica debe tener respuestas en las leyes y se la aplica en diferentes disposiciones relacionados en las temáticas y en la elaboración de la propuesta jurídica

**METODO ANALITICO.**-Permitirá estudiar en forma individual el tema a tratar, en forma pormenorizada de cada uno de los capítulos del proceso de investigación

**METODO SISTEMATICO.**- La subsistencia de una norma esta siempre en otra norma, lo que nos lleva a la jerarquía jurídica, que es de importancia utilización en todo el acopio teórico, pues así se puede desarrollar criterios en forma ordenada sin que ningún argumento carezca de validez por que se contrapone a un precepto legal.

**METODO DEDUCTIVO.**- Es aquel que parte de datos generales aceptados como válidos para llegar a una conclusión de tipo particular se concretara su

---

<sup>62</sup> Art. 33 Constitución de la Republica del Ecuador

uso en la fase de construcción del cuerpo de la investigación constituido por el acopio de información conceptual, jurídica y doctrinaria por que será necesario llegar a abstracciones particulares de lo que nos dice la ley, los tratadistas y demás bibliografía. Tras haber hecho la investigación de campo será imprescindible la utilización de este método para llegar a las conclusiones y recomendaciones

**METODO INDUCTIVO.**-Parte de los datos particulares para llegar a conclusiones generales, es de suma importancia para la interpretaciones DE las entrevistas, en base a los criterios de cada uno de los entrevistados, se podrá con este método realizar aseveraciones generales que respalden la hipótesis

**METODO SINTETICO.**- Es para efectuar la síntesis, es decir, la reconstrucción de todo lo descompuesto por el análisis. Es una concreción de las reflexiones que se efectúan confrontando la información del marco teórico y de la investigación de campo para luego construir las conclusiones y las recomendaciones ante el problema estudiado

## **7.2 PROCEDIMIENTO Y TECNICAS**

Para alcanzar la contrastación a la hipótesis y la verificación de objetos se requiere la aplicación de las siguientes técnicas

**Cuestionario.**- Es un esquema de preguntas relativas al problema que encierra al tema propuesto, para de esta manera recabar información de los informantes.

**Encuesta.**- Técnica que nos permite obtener información de los grupos o individuos accesibles, resolviendo contingencias, solicitando causas hechos o relatos, que permita clarificar o fundamentar la presente discusión en la etapa

de discusión, al igual que la factibilidad de las recomendaciones y propuesta jurídica, se aplicara a un numero de 30 a los habitantes de la ciudad de Loja.

**Entrevista.-** Tiene el mismo fin que la entrevista, la diferencia es que posee más acercamiento y veracidad por los afectados por el problema, por cuanto los informantes son seleccionados en base a sus conocimientos acerca del tema se aplicara en un numero de 6 personas, Choferes Profesionales dueños de unidades del servicio ejecutivo y Profesionales del Derecho

Me permito puntualizar que realizare el procesamiento de datos, el análisis e interpretación de la información a través de la tabulación, con la elaboración de cuadros gráficos estadísticos.

### **7.3 ESQUEMA PROVISIONAL DEL INFORME FINAL.**

El informe final de la Investigación Socio-jurídica propuesta seguirá el esquema previsto en el ART. 151 del Reglamento del Régimen Académico que establece: resumen en castellano y traducido al Inglés: Introducción: Revisión de Literatura; materiales y métodos; Resultados; Conclusiones; Recomendaciones; Bibliografía y Anexos

Sin perjuicio de dicho esquema es necesario que se acápite de metodología, se establezca un esquema provisional para el Informe Final de la investigación Socio Jurídica, propuesta siguiendo la siguiente lógica.

- a) **Marco Conceptual.-** Definición del servicio de transporte comercial de pasajeros en taxi, Taxi de Servicio Ejecutivo, Taxi de Servicio Convencional. Principio de Igualdad, Trabajo
- b) **Marco Jurídico.-** Constitución de la República del Ecuador, Reglamento Del Transporte Comercial De Pasajeros De Taxi Del Servicio Convencional Y Servicio Ejecutivo

c) **Criterios Doctrinarios.**- Consulta de Autores nacionales y extranjeros.

➤ **ACOPIO EMPIRICO**

- A) Presentación y análisis de los resultados de la encuesta
- B) Presentación y Análisis de los resultados de las entrevistas

➤ **SINTESIS DE LA INVESTIGACION JURIDICA**

- a) Indicadores de verificación de los objetivos
- b) Contrastación de la hipótesis concertación de fundamentos jurídicos para la propuesta de reforma.
- c) Deducción de conclusiones
- d) Planteamiento de recomendaciones o sugerencias, entre los que esta la propuesta de reforma legal en relación al problema materia de la tesis

## 8. CRONOGRAMA

| ACTIVIDADES<br>2014                                    | Junio |   |   |   | Julio |   |   |   | Agosto |   |   |   | Septiembre |   |   |   | Octubre |   |   |   |
|--|-------|---|---|---|-------|---|---|---|--------|---|---|---|------------|---|---|---|---------|---|---|---|
|  | 1     | 2 | 3 | 4 | 1     | 2 | 3 | 4 | 1      | 2 | 3 | 4 | 1          | 2 | 3 | 4 | 1       | 2 | 3 | 4 |
| Diseño del proyecto                                    | X     | X |   |   |       |   |   |   |        |   |   |   |            |   |   |   |         |   |   |   |
| Acopio de información                                  |       |   | X | X | X     |   |   |   |        |   |   |   |            |   |   |   |         |   |   |   |
| Investigación de campo                                 |       |   |   |   |       | X | X | X |        |   |   |   |            |   |   |   |         |   |   |   |
| Presentación y análisis de resultados                  |       |   |   |   |       |   |   | X | X      | X |   |   |            |   |   |   |         |   |   |   |
| Verificación de objetivos y contrastación de hipótesis |       |   |   |   |       |   |   |   |        |   | X | X | X          |   |   |   |         |   |   |   |
| Redacción de conclusiones y recomendaciones            |       |   |   |   |       |   |   |   |        |   |   |   |            | X | X | X |         |   |   |   |
| Redacción de informe final                             |       |   |   |   |       |   |   |   |        |   |   |   |            |   |   |   | X       | X | X |   |
| Presentación y defensa de la Tesis.                    |       |   |   |   |       |   |   |   |        |   |   |   |            |   |   |   |         |   |   | X |

## 9. PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO

### 9.1 RECURSOS HUMANOS

Director de Tesis: Por designarse

Encuestados: 30 personas seleccionadas por muestreo

Entrevistados: 3 profesionales del derecho y 3 Choferes Profesionales

Postulante: Danny Paul Tapia Sarango

## 9.2 Recursos Materiales

|   |         |
|---|---------|
| Elaboración del Proyecto                      | \$ 150  |
| Libros  | \$ 75   |
| Hojas y Fotocopias                            | \$ 100  |
| Material de Escritorio                        | \$ 75   |
| Internet                                      | \$ 50   |
| Bibliografía Especializada                    | \$ 180  |
| Elaboración de reproducción de tesis de grado | \$ 200  |
| Transporte                                    | \$ 100  |
| Imprevistos                                   | \$ 120  |
| Total   | \$ 1020 |

## 9.3 FINANCIAMIENTO

El total de Gastos asciende a la suma de MIL VEINTE DOLARES AMERICANOS. Los mismos que serán financiados con recursos propios del proponente

## 10. BIBLIOGRAFIA

- CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR
- REVISTA JURÍDICA DE DERECHO PÚBLICO TOMO 6. Análisis Del Principio De Igualdad Ante La Doctrina
- DEL REGLAMENTO DEL TRANSPORTE COMERCIAL DE PASAJEROS DE TAXI DEL SERVICIO CONVENCIONAL Y SERVICIO EJECUTIVO
- PRINCIPIO DE IGUALDAD, Disponible en:  
<file:///C:/Users/Pc/Desktop/PRINCIPIO%20DE%20IGUALDAD.htm>
- <file:///C:/Users/Pc/Desktop/PRINCIPIO%20DE%20IGUALDAD.htm>

## ÍNDICE

|                                |     |
|--------------------------------|-----|
| PORTADA .....                  | I   |
| CERTIFICACIÓN .....            | II  |
| AUTORÍA .....                  | III |
| CARTA DE AUTORIZACIÓN.....     | IV  |
| DEDICATORIA .....              | V   |
| AGRADECIMIENTO.....            | VI  |
| TABLA DE CONTENIDOS.....       | VII |
| 1. TÍTULO.....                 | 1   |
| 2. RESUMEN .....               | 2   |
| ABSTRACT .....                 | 4   |
| 3. INTRODUCCIÓN .....          | 6   |
| 4. REVISIÓN DE LITERATURA..... | 9   |
| 5. MATERIALES Y MÉTODOS .....  | 48  |
| 6. RESULTADOS .....            | 52  |

|  |     |
|--|-----|
| 7. DISCUSIÓN .....                     | 74  |
| 8. CONCLUSIONES.....                   | 81  |
| 9. RECOMENDACIONES .....               | 83  |
| 9.1 PROPUESTA DE REFORMA JURÍDICA..... | 85  |
| 10. BIBLIOGRAFÍA .....                 | 88  |
| 11. ANEXOS .....                       | 93  |
| INDICE .....                           | 109 |