



# **UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE**

## **FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y ECONÓMICAS**

### **CARRERA DE DERECHO**

#### **TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

##### **TEMA:**

**“TRANSPORTE DE PASAJEROS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN IBARRA: ANÁLISIS  
JURÍDICO, ECONÓMICO Y SOCIAL PERIODO (2022–2023) SENTENCIA 106-20-IN/24”**

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Trabajo de titulación previo a la obtención del título en de Abogado |
|----------------------------------------------------------------------|

**Línea de investigación:** Gestión, producción, productividad, innovación y desarrollo socioeconómico

##### **AUTOR:**

Cristian Sebastián Morán Morán

##### **DIRECTOR:**

Dr. Hugo Patricio Torres Andrade MsC.

**Ibarra – Ecuador 2026**



# UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

## BIBLIOTECA UNIVERSITARIA

### AUTORIZACIÓN DE USO Y PUBLICACIÓN A FAVOR DE LA UNIVERSIDAD TÉCNICA DEL NORTE

#### 1. IDENTIFICACIÓN DE LA OBRA

En cumplimiento del Art. 144 de la Ley de Educación Superior, hago la entrega del presente trabajo a la Universidad Técnica del Norte para que sea publicado en el Repositorio Digital Institucional, para lo cual pongo a disposición la siguiente información:

| DATOS DE CONTACTO    |                                                                                                                                             |                 |              |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|
| CÉDULA DE IDENTIDAD: | 1004617195                                                                                                                                  |                 |              |
| APELLIDOS Y NOMBRES: | Morán Morán Cristian Sebastián                                                                                                              |                 |              |
| DIRECCIÓN:           | Cotacachi, Los Nogales y El Sol G-1                                                                                                         |                 |              |
| EMAIL:               | <a href="mailto:sebasmoran_1998@hotmail.com">sebasmoran_1998@hotmail.com</a> / <a href="mailto:csmoranm@utn.edu.ec">csmoranm@utn.edu.ec</a> |                 |              |
| TELÉFONO FIJO:       |                                                                                                                                             | TELÉFONO MÓVIL: | 099 306 5612 |

| DATOS DE LA OBRA            |                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TÍTULO:                     | "TRANSPORTE DE PASAJEROS POR PLATAFORMAS DIGITALES EN IBARRA: ANÁLISIS JURÍDICO, ECONÓMICO Y SOCIAL PERIODO (2022–2023) SENTENCIA 106-20-IN/24" |
| AUTOR (ES):                 | Morán Morán Cristian Sebastián                                                                                                                  |
| FECHA: DD/MM/AAAA           | 2026/03/06                                                                                                                                      |
| SOLO PARA TRABAJOS DE GRADO |                                                                                                                                                 |
| PROGRAMA:                   | <input checked="" type="checkbox"/> PREGRADO <input type="checkbox"/> POSGRADO                                                                  |
| TÍTULO POR EL QUE OPTA:     | Abogado                                                                                                                                         |
| ASESOR /DIRECTOR:           | Dra. Alexandra Cristina Pupiales Proaño MSc / Dr. Hugo Patricio Torres Andrade MSc                                                              |

## **2. CONSTANCIAS**

El autor manifiesta que la obra objeto de la presente autorización es original y se la desarrolló, sin violar derechos de autor de terceros, por lo tanto, la obra es original y que es el titular de los derechos patrimoniales, por lo que asume la responsabilidad sobre el contenido de la misma y saldrá en defensa de la Universidad en caso de reclamación por parte de terceros.

Ibarra, a los 11 días del mes de marzo de 2026.

**EL AUTOR:**

---

Cristian Sebastián Morán Morán

## **CERTIFICACIÓN DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTERGRACIÓN CURRICULAR**

Ibarra, 11 de marzo de 2026

Dr. Hugo Patricio Torres Andrade, MsC.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

### **CERTIFICA:**

Haber revisado el presente informe final del trabajo de Integración Curricular, el mismo que se ajusta a las normas vigentes de la Universidad Técnica del Norte; en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

Dr. Hugo Patricio Torres Andrade, MsC.

C.C.: 1714508700

## **APROBACIÓN DEL COMITÉ CALIFICADOR**

El Comité Calificado del trabajo de Integración Curricular “Transporte de Pasajeros por Plataformas Digitales en Ibarra: Análisis Jurídico, Económico y Social Periodo (2022–2023) Sentencia 106-20-IN/24” elaborado por Cristian Sebastián Morán Morán, previo a la obtención del título del abogado de los tribunales de la República del Ecuador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Universidad Técnica del Norte:

Hugo Patricio Torres Andrade

C.C.: 1714508700

Alexandra Cristina Pupiales Proaño

C.C.: 1004418917

## DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Martha De Las Mercedes Sarzosa León, mi madre de corazón la cual hoy me acompaña desde el cielo. Su amor incondicional, su esfuerzo incansable y los valores firmes que me inculcó me enseñaron a caminar con rectitud y perseverancia. Su ejemplo continúa siendo mi guía y su recuerdo la base de cada meta alcanzada en mi vida.

A mi madre bilógica Rosa María Morán Morán, quien, a pesar de su condición y su discapacidad, nunca dejó de brindarme su apoyo, su cariño y su amor inquebrantable.

Su fortaleza y presencia han sido un pilar fundamental para seguir adelante y alcanzar este logro académico.

A mis docentes y formadores, por sembrar en mí el sentido de la justicia, la ética profesional y el compromiso con el Derecho como herramienta de transformación social.

A mis compañeros de carrera, con quienes compartí aprendizajes, desafíos y crecimiento personal a lo largo de este camino universitario.

Y, finalmente, a todas las personas que, directa o indirectamente, contribuyeron a este logro académico, que representa no solo el cierre de una etapa, sino el inicio de una vida profesional comprometida con la legalidad y la defensa de los derechos.

## AGRADECIMIENTO

Agradezco profundamente a Dios, por brindarme la fortaleza, sabiduría y salud necesarias para culminar esta etapa tan significativa de mi vida académica.

A mi madre e hijo por su amor incondicional; por ser mi motivación en los momentos de dificultad y por enseñarme el valor del esfuerzo, la honestidad y la constancia, gracias a su apoyo ha sido esencial en cada paso de mi camino.

A todos los profesores de la carrera de Derecho, por compartir su conocimiento e instruirme no solo como profesional; sino también, como ser humano comprometido con la justicia y el respeto a los derechos fundamentales. Un agradecimiento especial a mi director de tesis el Dr. Hugo Torres, por su guía, orientación crítica y acompañamiento durante este proceso de investigación.

A aquellos amigos y compañeros de la universidad que hice durante todo este camino; por los debates enriquecedores, el compañerismo y la motivación constante, una experiencia que me permitió crecer integralmente.

Para terminar, agradezco a todas las personas que, contribuyeron a la culminación de esta tesis, lo cual hace que esta meta no sea solo personal, sino también un reflejo de la guía de quienes creyeron en mí.

## RESUMEN EJECUTIVO

El transporte de pasajeros a través plataformas digitales en la ciudad de Ibarra desde una perspectiva jurídica, económica y social; es el punto focal en el que se ha desarrollado en el presente estudio, resaltando los efectos relativos de la ausencia de una regulación específica en el ordenamiento de la ciudadanía. Mediante un enfoque cualitativo, de tipo descriptivo y explicativo, sustentado en el análisis documental, jurisprudencial y comparado, el estudio muestra que este vacío normativo promueve un panorama de inseguridad jurídica que infiere el uso del derecho penal como mecanismo de control; específicamente por medio de la aplicación extensiva del artículo 386 del COIP, afectando principios constitucionales como la legalidad, la proporcionalidad y la seguridad jurídica. A través del examen de la Sentencia 106-20-IN/24, se infiere que la Corte Constitucional estableció límites al poder punitivo del Estado al reconocer que no es legítimo sancionar penalmente actividades no reguladas previamente. De igual manera, se puede evidenciar que las plataformas digitales cumplen una función económica y social relevante en Ibarra, al dar empleo y mejorar la movilidad urbana, lo que refuerza la necesidad de una regulación integral inmediata.

**Palabras clave:** Plataforma digital, Transporte informal, Derechos constitucionales, Sentencia condicionada, Seguridad jurídico-legal.



## **ABSTRACT**

Passenger transportation via digital platforms in the city of Ibarra, from a legal, economic, and social perspective, is the focal point of this study, highlighting the relative effects of the lack of specific regulations on the legal framework governing citizens. Through a qualitative, descriptive, and explanatory approach, supported by documentary, jurisprudential, and comparative analysis, the study shows that this regulatory gap fosters a landscape of legal uncertainty that leads to the use of criminal law as a control mechanism, specifically through the extensive application of Article 386 of the Comprehensive Organic Criminal Code (COIP), affecting constitutional principles such as legality, proportionality, and legal certainty. Through an examination of Judgment 106-20-IN/24, it is inferred that the Constitutional Court established limits on the State's punitive power by recognizing that it is not legitimate to criminally sanction activities not previously regulated. Similarly, it can be seen that digital platforms fulfill a relevant economic and social function in Ibarra, by providing employment and improving urban mobility, which reinforces the need for immediate comprehensive regulation.

**Keywords:** Digital platform, Informal transport, Constitutional rights, Conditional sentence, Legal security.

## **LISTA DE SIGLAS**

**COIP** – Código Orgánico Integral Penal

**CRE** – Constitución de la República del Ecuador

**LOTTTSV** – Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

**ANT** – Agencia Nacional de Tránsito

**GADs** – Gobiernos Autónomos Descentralizados

**AME** – Asociación de Municipalidades del Ecuador

**UTN** – Universidad Técnica del Norte

## Índice de Contenido

|                                                                                               |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| DEDICATORIA .....                                                                             | vi   |
| AGRADECIMIENTO .....                                                                          | vii  |
| RESUMEN EJECUTIVO .....                                                                       | viii |
| ABSTRACT.....                                                                                 | ix   |
| LISTA DE SIGLAS .....                                                                         | x    |
| INTRODUCCIÓN.....                                                                             | 13   |
| Problema de Investigación.....                                                                | 13   |
| Justificación.....                                                                            | 16   |
| Objetivos .....                                                                               | 18   |
| Objetivo General .....                                                                        | 18   |
| Objetivos Específicos.....                                                                    | 18   |
| Hipótesis de Investigación .....                                                              | 18   |
| CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO .....                                                               | 20   |
| 1.1. El fenómeno de las plataformas digitales en el transporte de pasajeros.....              | 20   |
| 1.2. Economía colaborativa y economía digital .....                                           | 22   |
| 1.2.1. Concepto y características de la economía colaborativa.....                            | 22   |
| 1.2.2. Impacto de la digitalización en los servicios tradicionales .....                      | 23   |
| 1.2.3. Modelos de negocio basados en plataformas digitales.....                               | 24   |
| 1.2.4. Economía digital y transformación del mercado laboral .....                            | 25   |
| 1.2.5. Precarización, flexibilidad y plataformas digitales.....                               | 25   |
| 1.2.6. Rol del Estado frente a los mercados digitales .....                                   | 26   |
| 1.3. Marco jurídico del transporte en Ecuador y su tensión con las plataformas digitales..... | 27   |
| 1.3.1. Normativa preexistente .....                                                           | 28   |
| 1.3.2. El COIP y la criminalización del transporte digital.....                               | 29   |
| 1.3.3. Vacíos normativos como problema constitucional.....                                    | 30   |
| 1.3.4. Competencias institucionales y fragmentación normativa .....                           | 31   |
| 1.4. Derechos fundamentales y límites constitucionales a la intervención penal.....           | 31   |
| 1.5. La Sentencia 106-20-IN/24 y su precedente estructural .....                              | 32   |
| 1.6. Economía digital, movilidad urbana y smart cities .....                                  | 33   |
| 1.7. Estado constitucional de derechos y justicia .....                                       | 33   |
| 1.8. Derecho penal mínimo y principio de última ratio .....                                   | 34   |

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.9. Seguridad jurídica y confianza legítima en contextos digitales .....                 | 34 |
| CAPÍTULO II: MATERIALES Y MÉTODOS .....                                                   | 35 |
| 2.1. Enfoque de la investigación .....                                                    | 35 |
| 2.2. Tipo y nivel de investigación .....                                                  | 36 |
| 2.3. Método de investigación .....                                                        | 37 |
| 2.4. Técnicas e instrumentos de investigación .....                                       | 39 |
| 2.5. Población y muestra.....                                                             | 40 |
| 2.6. Delimitación espacial y temporal.....                                                | 41 |
| 2.7. Limitaciones de la investigación .....                                               | 41 |
| CAPÍTULO III: RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....                                                | 43 |
| 3.1. Resultados del análisis jurisprudencial de la Sentencia 106-20-IN/24 .....           | 43 |
| 3.2. Fundamentos jurídicos desarrollados por la Corte Constitucional.....                 | 47 |
| 3.3. Razonamiento de los jueces constitucionales y motivación de la decisión.....         | 49 |
| 3.4. Discusión de los resultados y su incidencia en el contexto del cantón Ibarra.....    | 50 |
| 3.5. Principio de mínima intervención penal .....                                         | 51 |
| 3.6. Transformación digital y Transformación social .....                                 | 52 |
| 3.7. La relación entre legalidad penal, seguridad jurídica e innovación tecnológica ..... | 54 |
| CAPÍTULO IV: CONSLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....                                         | 57 |
| CONCLUSIONES.....                                                                         | 57 |
| RECOMENDACIONES.....                                                                      | 60 |
| REFERENCIAS.....                                                                          | 62 |
| ANEXOS .....                                                                              | 68 |

# INTRODUCCIÓN

## Problema de Investigación

En la actualidad el acelerado desarrollo de las tecnologías digitales ha ocasionado una transformación estructural en la manera en que se organizan y prestan los servicios en varios sectores de la sociedad contemporánea. Este fenómeno, conocido coloquialmente como digitalización de la economía, no solo ha modificado los procesos productivos, sino que ha reconfigurado profundamente las relaciones sociales, laborales, comerciales y jurídicas. Rodríguez (2025) sostiene que, el transporte terrestre de pasajeros representa uno de los ámbitos donde esta transformación resulta más visible; ya que, la irrupción de plataformas digitales que operan como intermediarias entre conductores y usuarios, mediante aplicaciones móviles permiten la contratación directa del servicio en tiempo real.

Aplicaciones como Uber, Didi e InDrive han ocasionado un modelo alternativo de movilidad urbana sustentado en la intermediación tecnológica, el uso de sistemas de geolocalización, la fijación dinámica de tarifas, costes y la evaluación recíproca entre usuarios y prestadores del servicio. Se caracteriza por una estructura flexible, descentralizada y basada en la economía de plataformas; es así que, se ha instaurado una rápida expansión y una alta aceptación social, especialmente en contextos urbanos donde los sistemas tradicionales de transporte presentan limitaciones en términos de cobertura, eficiencia y calidad del servicio.

Hablando desde un punto de vista económica y social, estas plataformas han producido nuevas oportunidades de empleo e ingreso para miles de personas que encuentran en esta actividad una alternativa de trabajo frente a escenarios de desempleo, subempleo o informalidad. Para los usuarios, representan una opción de movilidad percibida como más accesible, rápida y adaptable

a sus necesidades. Pero, este proceso de crecimiento se ha producido de manera más rápida que la capacidad del Estado para generar marcos normativos adecuados, manifestando una brecha entre la realidad social y la regulación jurídica existente.

EL transporte de pasajeros mediante plataformas digitales se ha sostiene en un escenario caracterizado por la ausencia de una regulación legal específica que defina con claridad su naturaleza jurídica, sus condiciones de operación, los derechos y obligaciones de los actores involucrados; de igual manera, los mecanismos de control estatal aplicables. Armijos & Aguirre (2023) mencionan que, este vacío normativo ha generado un escenario de incertidumbre jurídica, en el cual ni los conductores, ni los usuarios, ni las propias plataformas cuentan con reglas claras que regulen el alcance de su actividad dentro del ordenamiento jurídico.

Ante esta falta de regulación administrativa, el Estado tomó la iniciativa de manera reiterada a la aplicación del artículo 386, párrafo tercero, numeral 1 del Código Orgánico Integral Penal, norma creada originalmente para sancionar la prestación irregular de servicios de transporte en el marco de modelos tradicionales regulados. Penal (2014) sostiene que, esta medida penal ha sido utilizada como base para sancionar a conductores de plataformas digitales bajo el argumento de que estarían prestando un “servicio diferente para el que fueron autorizados”, aun cuando no existe un régimen jurídico específico que determine qué tipo de autorización deberían tener para operar legalmente.

La problemática central yace en que esta aplicación extensiva del derecho penal ha ocasionado la criminalización de una actividad que no están literalmente prohibida por el ordenamiento jurídico, trasladando indebidamente al ámbito punitivo un conflicto que, por su naturaleza, pertenece al derecho administrativo, a la política pública de transporte y a la regulación económica. En lugar de formular normas que regulen, organicen y controlen esta nueva modalidad

de transporte, el Estado se dispuso por sancionar conductas en situaciones de vacío normativo, generando una alteración en el uso legítimo del poder punitivo a aquellos que cometían la infracción.

De manera contraproducente estas medidas han determinado en la afectación directa de principios constitucionales. Por un lado, se agrede el principio de legalidad penal, en tanto se sancionan conductas que no están específicamente definidas como ilícitas. Por otro lado, se compromete la seguridad jurídica, ya que los ciudadanos no pueden mediar de manera razonable si su actividad será considerada lícita o sancionable. De igual manera, se limita derechos como la libertad de trabajo y la libertad de empresa, al prohibir el desarrollo de formas de empleo legítimas sin una base normativa clara. Finalmente, se conmociona el principio de mínima intervención penal, utilizando el derecho penal como herramienta primaria de regulación frente a fenómenos sociales que necesitan resoluciones normativas de carácter legal.

La Corte Constitucional del Ecuador, mediante lo estipulado en la Sentencia 106-20-IN/24, analizó la constitucionalidad del artículo 386 del COIP; concluyendo en, una denotación condicionada que limita su aplicación en el ámbito del transporte por plataformas digitales. Sarmiento & Cabrera (2024) menciona que, la Corte reconoció que no es jurídicamente válido exigir el cumplimiento de autorizaciones no registradas, ni sancionar penalmente actividades que no han sido previamente reguladas por el legislador o la administración pública. Por otro lado, introdujo límites a la retención vehicular, con el fin de evitar sanciones desproporcionadas y discrecionales.

A pesar de ello, y de la relevancia de este pronunciamiento constitucional, continua el problema estructural de fondo: la inexistencia de un marco normativo inductivo que regule de manera clara, coherente y sistemática el transporte de pasajeros mediante plataformas digitales. La

sentencia enmienda castigos desproporcionados, pero no desarrolla un cuerpo legal. Esto abre ocasiona inseguridad jurídica, conflictos sociales, guerra entre control estatal, innovación tecnológica y libertad de servicios. El objetivo es examinar cómo la ausencia de normas administrativas produce abuso en la aplicación del derecho penal y cómo la Sentencia 106-20-IN/24 reinterpreta los límites constitucionales del poder punitivo del Estado frente a las nuevas formas de economía, específicamente en el transporte urbano en el cantón Ibarra.

## **Justificación**

La constante transformación tecnológica, el análisis del transporte de pasajeros a través de plataformas digitales en el Ecuador se vuelve importante, no solo por tratarse de un fenómeno actual y en expansión, sino por las profundas repercusiones jurídicas, económicas y sociales que conlleva. La digitalización de los servicios ha puesto en manifiesto la necesidad de regular las categorías tradicionales del derecho, especialmente aquellas relacionadas con la dosificación económica, el trabajo, la responsabilidad estatal y el alcance del poder sancionador.

La importancia de esta investigación yace en que aborda un problema real que afecta directamente a sectores amplios de la población. Cabay & Guerrero (2025) sostienen que, cientos de conductores utilizan plataformas digitales como principal fuente de trabajo, en muchos casos ante la falta de oportunidades laborales formales o como estrategia de sostenibilidad económica. Estos ciudadanos operan en un escenario de incertidumbre legal, sin garantías claras, sin protección social específica y expuestos permanentemente a sanciones administrativas y penales cuya base normativa resulta ambigua.

Sin regulación también se generan riesgos, ya que no existen bases estandarizadas claras sobre seguridad, responsabilidad, calidad del servicio o protección de datos personales. Espinoza et al. (2025) mencionan que, desde el punto de vista del Estado, la falta de un marco normativo



puede limitar el ejercicio de un control efectivo, equitativo y racional sobre una actividad que impacta directamente en la movilidad urbana, la recaudación fiscal, la competencia económica y la planificación del transporte público-privado.

La investigación resulta pertinente porque permite visibilizar las incidencias del modelo actual de regulación, caracterizado por la improvisación normativa y el uso del derecho penal como mecanismo alternativo de políticas públicas. Dicho eso, aportar criterios jurídicos relevantes para operadores de justicia, autoridades administrativas y legisladores, ofreciendo un análisis constitucional que delimite los márgenes legítimos de intervención estatal frente a la economía digital resulta indispensable.

Es así como, el estudio contribuye al debate sobre los límites del derecho penal en sociedades tecnológicamente dinámicas, reforzando principios como la legalidad, la proporcionalidad y la mínima intervención. Aulestia & Peñafiel (2022) argumenta que, reflexionar sobre el rol del Estado constitucional frente a procesos de innovación que desbordan las categorías jurídicas tradicionales, evidenciando la necesidad de construir marcos normativos flexibles, inclusivos y orientados a la protección efectiva de derechos, no debe presentarse como un aislado normativo.

La Sentencia 106-20-IN/24 constituye un punto de partida importante, pero no una solución definitiva. Su verdadera prospectiva depende de la capacidad del sistema político y jurídico para comunicar los criterios constitucionales en reformas legislativas concretas que consoliden un modelo regulatorio equilibrado, capaz de amenizar el control estatal con la promoción de la innovación tecnológica, la formalización del empleo y la justicia social.

## **Objetivos**

### ***Objetivo General***

Analizar la Sentencia 106-20-IN/24 desde una perspectiva jurídica, económica y social, en relación con el transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en el cantón Ibarra, identificando los vacíos normativos existentes, las condiciones laborales derivadas de esta modalidad de trabajo y sus implicaciones para la economía local.

### ***Objetivos Específicos***

Evaluar el marco normativo vigente en el Ecuador, incluyendo la Constitución, la legislación penal, la normativa sobre comercio electrónico y la regulación societaria, en relación con las plataformas digitales de transporte.

Examinar el impacto económico y social de estas plataformas tanto en el sistema de transporte tradicional como en las condiciones laborales de los conductores.

Proponer lineamientos de reforma legal y regulatoria que permitan garantizar la sostenibilidad económica del sector, la protección de derechos fundamentales y la consolidación de un modelo de movilidad digital justo y eficiente.

## **Hipótesis de Investigación**

La investigación parte de la hipótesis de que la carencia de una regulación clara, específica y actualizada sobre el transporte de pasajeros mediante plataformas digitales en el Ecuador ha dado origen a una aplicación extensiva y desproporcionada del derecho penal, particularmente del artículo 386 del COIP, lo que ha concluye en la afectación de derechos constitucionales como el derecho al trabajo, la libertad de empresa, la seguridad jurídica y el derecho a la propiedad.

Pero vale la pena recordar que la Corte Constitucional, con la Sentencia 106-20-IN/24, ya crea jurisprudencia para reinterpretar el marco legal existente. Ya que le impone límites al poder punitivo estatal y le da las bases para adaptar el control estatal a los procesos de innovación tecnológica, en virtud de principios como el de legalidad, proporcionalidad y de mínima intervención penal. Estos son característicos de un Estado constitucional de derecho.

# CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

## 1.1. El fenómeno de las plataformas digitales en el transporte de pasajeros

El proceso de investigación tiene como finalidad establecer las bases conceptuales, económicas, sociales y jurídicas necesarias para la comprensión del surgimiento y consolidación de las plataformas digitales de transporte de pasajeros, mediante el análisis jurídico posterior dentro de un contexto real, dinámico y estructural. Méndez (2024) enfatiza que, se parte de la premisa de que el derecho no puede estudiarse de forma aislada, sino en interacción permanente con los procesos de transformación tecnológica, económica y social que reforman maneras de organización productiva y de prestación de servicios.

El auge de las plataformas digitales de transporte de pasajeros se inscribe en una secuencia más amplia de transformación estructural de la economía alcanzado por el desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación, de manera específica por la masificación del internet móvil, los teléfonos celulares de última generación y los sistemas de geolocalización en tiempo real. Estas condiciones tecnológicas permiten la creación de modelos de intermediación digital capaces de conectar de manera directa a oferentes y demandantes de servicios, reduciendo costos de transacción, reduciendo o eliminando intermediarios tradicionales y reorganizando la forma en que se prestan servicios de movilidad urbana. Las plataformas no emergen únicamente como innovaciones técnicas; son respuestas a cambios profundos en los patrones de consumo, en la organización del trabajo y en las dinámicas del mercado laboral, caracterizadas por mayores niveles de flexibilidad, descentralización y precarización. En Ibarra este fenómeno se vio respaldado por factores socioeconómicos como el crecimiento del desempleo, la informalidad y las pocas oportunidades de inserción laboral formal, lo que llevó a amplios sectores de la población a encontrar en estas plataformas una alternativa real de generación de ingresos. El transporte digital

no es solo un producto tecnológico, sino un reflejo de las nuevas maneras de trabajar y de las nuevas economías de la sociedad actual.

La movilización vía aplicación es una de las expresiones más claras de la transformación digital, que integra sistemas algorítmicos, tecnologías informáticas, pago electrónico, geolocalización y modelos de intermediación virtual. Por otro lado, los sistemas tradicionales de transporte, basados en estructuras empresariales rígidas y en esquemas de regulación cerrados, las plataformas digitales se manejan a través de redes descentralizadas que conectan directamente a usuarios y prestadores del servicio, eliminando intermediarios y modificando la lógica del mercado.

Este fenómeno no solo ha cambia las dinámicas tradicionales de movilidad urbana, también ha reconfigurado profundamente las relaciones entre los actores involucrados en el servicio: los usuarios dejan de ser simples receptores y pasan a formar parte activa del sistema mediante mecanismos de evaluación y retroalimentación; los conductores se integran a empresas formales y se convierten en prestadores autónomos mediados por tecnología; y el Estado pierde su posición de control directo, enfrentándose a un modelo de regulación indirecta, rota y muchas veces ineficiente.

Cuevas (2023) dice que; desde una perspectiva sociológica, las plataformas responden a cambios de estructura en los hábitos de consumo, en las expectativas ciudadanas sobre efectividad, brevedad y personalización del servicio, así como en las formas de inserción laboral. El ciudadano contemporáneo ya no solo consume servicios estandarizados; participa activamente en mercados digitales donde actúa simultáneamente como oferente y demandante. El transporte deja de concebirse únicamente como un servicio público regulado para cambiar a un servicio híbrido, situado entre lo privado y lo comercial.

En Ecuador este fenómeno es vital debido a las repercusiones estructurales del sistema de transporte convencional, caracterizado históricamente por problemas de cobertura, deficiencias en la calidad del servicio, altos niveles de informalidad y la limitación en integración tecnológica. Las plataformas se presentan como una alternativa social a estas falencias estructurales, ofreciendo opciones de movilidad más flexibles, accesibles y adaptadas a las necesidades reales de los usuarios, lo que explica su rápida aceptación en la ciudad de Ibarra.

Convirtiendo esto en un dilema jurídico, ya que se involucra dimensiones económicas, laborales, tecnológicas y sociales. Es decir que se enfrenta al desafío de regular una realidad que ya existe, que opera de facto y que ha sido legitimada socialmente, pero que aún no ha sido incorporada de manera coherente al ordenamiento jurídico.

## **1.2. Economía colaborativa y economía digital**

### ***1.2.1. Concepto y características de la economía colaborativa***

La economía colaborativa representa un modelo económico emergente basado en el uso compartido de bienes y servicios mediante plataformas tecnológicas que facilitan la interacción directa entre particulares. Cardozo (2021) dice que, a diferencia de los esquemas tradicionales de producción y consumo, este modelo le da importancia al acceso frente a la propiedad; lo que permite que activos infrautilizados como vehículos, viviendas, equipos o conocimientos sean integrados al mercado mediante mecanismos digitales de intermediación.

La lógica de redes digitales que reducen los costos de transacción elimina barreras geográficas y permiten la creación de mercados descentralizados donde los individuos pueden ofertar bienes o servicios sin necesidad de integrarse a estructuras empresariales formales. Esto quiere decir que se destaca la autonomía de la oferta, la reducción de barreras de ingreso, la

utilización insistente de tecnologías de la información, la generación de sistemas de reputación, jerarquías digitales y la configuración de relaciones flexibles entre cliente-trabajador.

Esto ocasionó que la población participe en mercados antes exclusivos a operadores tradicionales, creando nuevas oportunidades de trabajo, pero también desafíos regulatorios sin precedentes o seguimiento. Aplicaciones como: Uber, Didi o InDrive se insertan como expresiones concretas de la economía colaborativa aplicada al transporte, logrando que los ciudadanos comunes ofrezcan servicios de movilidad utilizando sus propios vehículos, sin necesidad de contar con habilitaciones empresariales clásicas; que pueden ser costosas y limitan a mucho trabajadores.

Es así como la economía colaborativa no siempre se trata de relaciones simétricas o solidarias. Las plataformas concentran un poder significativo sobre los términos de la interacción, estableciendo condiciones contractuales, controlando el acceso al mercado y gestionando los flujos de información, lo que ocasiona relaciones irregulares entre la empresa tecnológica y los prestadores del servicio.

### ***1.2.2. Impacto de la digitalización en los servicios tradicionales***

La digitalización mejoró los servicios clásicos a través de la automatización, la geolocalización, el pago online, la inteligencia artificial y los sistemas algorítmicos de asignación de demanda. Volviendo eficiente el servicio, reduciendo tiempos de espera y mejorando la experiencia del usuario.

A pesar de ello, también se ha generado conflictos estructurales, especialmente en el ámbito laboral y legal. Ramos (2024) infiere que, la ausencia de categorías normativas adecuadas para clasificar a los trabajadores de plataformas, la indefinición sobre la naturaleza jurídica de las empresas tecnológicas y la falta de regulación específica han provocado un desfase entre la

realidad económica y el marco legal vigente. Por eso se produce una situación de desenfoque jurídico; afectando tanto a usuarios como a conductores y autoridades de control de manera holística.

La digitalización manifiesta las debilidades de los modelos regulatorios clásicos para acoplarse a fenómenos económicos altamente dinámicos, descentralizados y transnacionales. Las plataformas digitales apelan en múltiples jurisdicciones, utilizan infraestructuras tecnológicas globales y gestionan datos masivos, esto dificulta la aplicación de normas diseñadas para mercados locales, presenciales y territorialmente delimitados.

### ***1.2.3. Modelos de negocio basados en plataformas digitales***

Las plataformas de transporte se manejan bajo un modelo de intermediación digital que conecta oferta y demanda mediante aplicaciones móviles. Sin ser propietarias de los vehículos ni empleadoras directas de los conductores, actuando como facilitadoras tecnológicas de la transacción, proporcionando la infraestructura digital necesaria para que el servicio se materialice.

Flores et al. (2021) argumentan que, sus principales rasgos de organización son: la intermediación algorítmica, la flexibilidad laboral, los precios variados, los sistemas de reputación y la autonomía del servicio prestado por los conductores. Es decir que la clasificación de los conductores como “socios independientes” tiene repercusiones directas en términos de derechos laborales, seguridad social y responsabilidad jurídica.

Esto a nivel paradigmático contempla que las plataformas minimizan costos fijos, externalizar riesgos y maximizar escalabilidad. Por otro lado, plantea interrogantes fundamentales sobre la existencia real de subordinación, dependencia económica y control empresarial, elementos clásicos de la relación laboral.



#### ***1.2.4. Economía digital y transformación del mercado laboral***

La economía digital no solo ha cambiado las formas de producción y consumo, sino que ha generado una transformación profunda en el mercado laboral actual, dando lugar a nuevas modalidades de empleo caracterizadas por la flexibilidad, la intermediación tecnológica y la fragmentación de las relaciones de trabajo. Implicando un quiebre estructural respecto del modelo clásico de empleo dependiente, basado en estabilidad, subordinación y protección social.

Alcántara & Rebaza (2023) dicen que, las plataformas digitales operan como mediadores que conectan oferta y demanda en tiempo real mediante algoritmos que organizan la distribución del trabajo, la fijación de tarifas y la evaluación del desempeño. Organizando de manera productiva la ausencia de vínculos laborales formales, la externalización de riesgos hacia el trabajador y la desprotección frente a contingencias sociales.

Se genera oportunidades accesibles de inserción laboral, de manera especial en contextos de desempleo estructural, informalidad y dificultad económica, como ocurre en el país. Las aplicaciones de transporte digital son una alternativa inmediata de generación de ingresos, accesible y de baja barrera de entrada para aquellos que tienen lo mínimos requeribles para operar.

Esta renovación también sostiene dificultades latentes para el derecho, en tanto los marcos normativos vigentes no fueron creados con el fin de regular relaciones productivas mediadas por tecnologías digitales. La inexistencia de categorías jurídicas adecuadas genera vacíos normativos que afectan tanto los derechos de los trabajadores como la capacidad regulatoria del Estado.

#### ***1.2.5. Precarización, flexibilidad y plataformas digitales***

Uno de los aspectos más controvertidos del trabajo en plataformas es la precarización estructural. Si bien estas aplicaciones generan oportunidades económicas, lo hacen bajo esquemas

de alta flexibilidad que se traducen en ausencia de estabilidad, falta de protección social, ausencia de afiliación a la seguridad social y transferencia de costos operativos al trabajador.

Tupayachi (2024), sostiene que; la flexibilidad presentada como ventaja del modelo, implica que el conductor asume todos los riesgos económicos: mantenimiento del vehículo, combustible, seguros, multas, depreciación y contingencias. A su vez la plataforma conserva la facultad de modificar unilateralmente tarifas, condiciones de uso y algoritmos de asignación de viajes, configurando una relación asimétrica de poder económico y tecnológico.

Dicho de otra manera, a esta realidad obliga a replantear el contenido del derecho al trabajo en contextos digitales, pues la ausencia de regulación específica coloca al trabajador en una posición de vulnerabilidad frente a actores económicos con alto poder financiero y tecnológico.

#### ***1.2.6. Rol del Estado frente a los mercados digitales***

El surgimiento de mercados digitales plantea un desafío central al Estado: cómo regular fenómenos altamente dinámicos sin frenar el desarrollo tecnológico ni vulnerar derechos fundamentales. Mazuelos (2024) dice que, la intervención estatal no se limita solo a una lógica represiva, ya que debe ser orientada a diseñar marcos normativos flexibles, adaptativos y garantistas.

El rol del Estado no consiste en criminalizar o sancionar de manera desmedida la economía digital, sino que debe crear condiciones jurídicas que aporten a su desarrollo bajo principios de legalidad, equidad, protección social y seguridad jurídica. Es quiere decir que adecuando un modelo de sanción a un modelo regulador, donde el derecho administrativo, y no el derecho penal, constituya el principal instrumento de intervención pública; los alcances de esta actividad pueden estar dentro de parámetros legales y regulados.

### **1.3. Marco jurídico del transporte en Ecuador y su tensión con las plataformas digitales**

El análisis del marco jurídico del transporte en el Ecuador identifica una brecha entre la normativa vigente y las nuevas realidades socioeconómicas derivadas del desarrollo tecnológico. Quisilema (2023) sostiene que, esta brecha no constituye un fenómeno aislado ni accidental; también responde a una inercia normativa propia de ordenamientos jurídicos diseñados para contextos productivos tradicionales, caracterizados por modelos empresariales estables, relaciones laborales formales y procesos de prestación de servicios claramente delimitados.

La tensión entre el derecho positivo y las aplicaciones de movilización no se explica por su ausencia en la regulación específica; ocurre por la persistencia de un paradigma jurídico construido sobre categorías rigurosas, que resultan incompatibles con la lógica de la dinámica, algorítmica de la economía digital. Carrillo (2020) dice que, mientras el derecho del transporte se desarrolle sobre la base de autorizaciones administrativas previas, las plataformas digitales operan mediante sistemas automatizados de intermediación que prescinden de estructuras empresariales tradicionales y reconfiguran la relación entre prestador, usuario y autoridad.

Es así como se revela una crisis del modelo regulatorio clásico, en el que el Estado pretende ordenar fenómenos sociales emergentes utilizando herramientas normativas concebidas para realidades históricas completamente distintas. Produciendo una disociación entre legalidad formal y legitimidad social, en la que prácticas ampliamente aceptadas por la ciudadanía carecen de reconocimiento jurídico, mientras que el aparato estatal responde mediante mecanismos sancionatorios en lugar de procesos de adaptación normativa.

### ***1.3.1. Normativa preexistente***

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece un sistema de clasificación del transporte basado en tres categorías fundamentales: transporte público, transporte comercial y transporte particular. Gómez (2023) fundamenta que, cada una de estas modalidades se encuentra sujeta a requisitos específicos de habilitación, permisos administrativos, cupos de operación, controles técnicos y regímenes de responsabilidad diferenciados.

Este esquema normativo manifiesta que, a un modelo propio del siglo XX, en el que la prestación del servicio de transporte se encontraba organizada a través de empresas formales, cooperativas legalmente constituidas o concesiones administrativas otorgadas por el Estado. Es decir que se concebía como una actividad altamente regulada, dependiente de autorizaciones previas y sometida a una estructura jerárquica de control institucional.

Estas plataformas de transporte no encajan en ninguna de estas categorías, pues no se configuran como empresas de transporte en sentido clásico, ni como simples servicios particulares. Su naturaleza combina elementos de intermediación tecnológica, autoempleo, prestación de servicios bajo demanda y de la actividad operativa, desbordando completamente las clasificaciones legales existentes ya que no existe una normativa especializada en atender estas categorías.

Se ha generado una mediación jurídica donde los conductores no pueden regularizar su actividad dentro del sistema normativo vigente, ya que no existen procedimientos administrativos diseñados para este tipo de servicios. La ausencia de herramientas jurídicas ha generado un vacío legal que afecta la seguridad jurídica y la intervención estatal. Demostrando el derecho está en crisis, pues éste debe actualizarse a la realidad social. En lugar de adaptar las categorías jurídicas

a las nuevas realidades, se fuerza la realidad a encasillarse en categorías jurídicas envejecidas y esto ha dado paso a prácticas sancionatorias sin coherencia sistémica.

### ***1.3.2. El COIP y la criminalización del transporte digital***

El artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal fue utilizado como fundamento jurídico para sancionar penalmente a conductores de plataformas digitales, bajo la figura de “prestación de un servicio diferente para el que fue autorizado”. A pesar de ello, esta disposición que se creó para regular conductas que implican desviaciones dentro de un sistema previamente autorizado y formalmente regulado, no para actividades económicas que carecen de un marco normativo específico.

Alcívar (2022) argumenta que, la aplicación de esta norma al transporte digital constituye una interpretación extensiva del tipo penal, en la medida en que se utiliza una figura concebida para regular incumplimientos de autorizaciones existentes, con el objetivo de castigar actividades que nunca han sido incorporadas formalmente al sistema jurídico. Siendo problemática desde el punto de vista constitucional, pues vulnera el principio de legalidad penal, que exige que toda conducta sancionable se encuentre previamente definida de manera clara, expresa y precisa por la ley.

Se evidencia una inversión de la lógica del sistema jurídico; ya que el legislador diseña normas administrativas que regulan la actividad económica y, en caso de incumplimientos graves, se acuda al sistema penal como último recurso; sin embargo, se produce el efecto contrario porque se recurre directamente al derecho penal para suplir la ausencia de regulación administrativa.

Criminalizar de forma indirecta la economía digital, se transforma un problema de política pública y de diseño normativo en un conflicto penal, desplazando el debate desde el ámbito de la

regulación hacia el terreno del castigo injustificado. Siendo el derecho penal el que deja de cumplir su función de protección de bienes jurídicos relevantes y se convierte en un instrumento de control frente a la incapacidad del Estado sin acoger un marco regulatorio a las nuevas realidades tecnológicas.

### ***1.3.3. Vacíos normativos como problema constitucional***

El vacío normativo constituye un problema de naturaleza constitucional, en la medida en que afecta directamente principios fundamentales como la seguridad jurídica, la legalidad, la igualdad ante la ley y la protección efectiva de derechos. Cuando el Estado no se encarga de mediar una actividad socialmente relevante, pero simultáneamente la sanciona, se produce una contradicción estructural entre el deber de legislar y el ejercicio del poder punitivo.

El ciudadano no puede ser sancionado por incumplir requisitos que jurídicamente no existen. La ausencia de regulación menciona que no hay parámetros normativos claros que permitan determinar qué conductas son lícitas, cuáles son ilícitas y cuáles son las consecuencias jurídicas de cada una. Para que la pena llegue a ser una especie de responsabilidad objetiva disfrazada, en contradicción con los fundamentos del derecho penal de hoy.

La ausencia de normas crea espacios de discrecionalidad judicial y administrativa, en los que las autoridades dan una interpretación propia a la legalidad de las conductas, generando soluciones contradictorias en la aplicación de la ley. Pero no solo los conductores se ven afectados, sino también los usuarios, las autoridades de control y el propio sistema judicial, minando la confianza ciudadana en el imperio de la ley.

Los vacíos normativos del Estado no pueden ser resueltos mediante sanciones, sino mediante procesos legislativos que reconozcan las nuevas realidades sociales y diseñen marcos

jurídicos coherentes con ellas. La falta de regulación no habilita al Estado a castigar, sino que lo obliga a legislar para atender las problemáticas.

#### ***1.3.4. Competencias institucionales y fragmentación normativa***

Una dispersión institucional de las facultades reguladoras ha deteriorado el transporte. El legislador nacional, la Agencia Nacional de Tránsito y los gobiernos autónomos descentralizados tienen competencias en el transporte; pero sin control, no reguladas ni sistematizadas en el ámbito de plataformas digitales y los servicios informales que de ellos se desprenden.

Ocasionando múltiples interpretaciones y falta de políticas públicas definidas. Los GADs desean regular el transporte digital mediante ordenanzas locales; al igual que las autoridades sostienen que la competencia es exclusivamente estatal, concluyendo en un escenario de incertidumbre permanente.

Sesgos en la autoridad claramente definida impide la construcción de un marco regulatorio a nivel nacional. El control del transporte digital se vuelve fragmentario, ineficaz y dependiente de decisiones coyunturales, reforzando de esta manera la inseguridad jurídica y debilita la capacidad del Estado para conciliar políticas públicas sostenibles en materia de movilidad urbana.

### **1.4. Derechos fundamentales y límites constitucionales a la intervención penal**

El ejercicio del poder punitivo debe interpretarse de manera restrictiva; pero no absoluta, subordinada a la protección de derechos fundamentales. Almendral (2021) manifiesta que, el derecho penal no puede operar como un recurso primario de regulación social, sino como instrumento frente a instancias que lesionan gravemente bienes jurídicos relevantes.

Quispe (2021) menciona que; en el caso del transporte digital, no existe evidencia coloquial de una afectación significativa al orden público aparentemente, a la seguridad ciudadana o a otros

bienes jurídicos esenciales que justifique la intervención penal injustificada. Esta es una actividad económica socialmente aceptada, funcionalmente útil y generadora de oportunidades de empleo, lo que permite reforzar la tesis de que su regulación debe ubicarse en el ámbito administrativo y no penal.

La penalización del transporte cibernético afecta los derechos al trabajo, a la libertad de empresa, a la igualdad y a la seguridad jurídica. Para Saquicela (2025), el hecho de sancionar penalmente una actividad no regulada vulnera el núcleo esencial de estos derechos, al imponerle límites no establecidos por una norma jurídica.

### **1.5. La Sentencia 106-20-IN/24 y su precedente estructural**

La Sentencia 106-20-IN/24 sostiene que al establecer límites claros al uso del derecho penal frente a vacíos normativos. Rosales (2021) dice que, la Corte Constitucional reconoce que la ausencia de regulación específica no puede ser suplida mediante la criminalización de conductas económicas socialmente relevantes.

Esta decisión redefine el rol del juez constitucional como garante de derechos frente a la inacción legislativa; siendo el poder punitivo no puede ser utilizado como herramienta de compensación frente a la falta de políticas públicas. Amancha (2024) infiere que, la Corte asume una función estructural, señalando que corresponde al legislador diseñar marcos normativos adecuados para regular la economía digital.

De igual manera la sentencia fija un parámetro interpretativo general sobre la relación entre legalidad penal, seguridad jurídica y transformación tecnológica, consolidando un criterio constitucional que trasciende el caso concreto y proyecta efectos sobre futuras controversias vinculadas con actividades emergentes.



## **1.6. Economía digital, movilidad urbana y smart cities**

La movilidad urbana inteligente constituye uno de los ejes centrales del desarrollo de las denominadas smart cities; son modelos de organización urbana basados en el uso estratégico de tecnologías digitales que optimizan la gestión de servicios públicos. Rojas (2024) sugiere que, las plataformas digitales de transporte se integran a ecosistemas tecnológicos que buscan mejorar la eficiencia del tránsito, reducir la congestión vehicular y disminuir el impacto ambiental de la movilidad.

Caiza (2023) menciona que; estas plataformas permiten una gestión más racional de la demanda de transporte, al utilizar datos en tiempo real para redistribuir flujos de movilidad, identificar patrones de consumo y optimizar rutas. Contribuyendo a una utilización más eficiente de los recursos urbanos, lo que resulta coherente con los principios de sostenibilidad, eficiencia energética y desarrollo inteligente.

## **1.7. Estado constitucional de derechos y justicia**

El modelo de Estado constitucional de derechos y justicia impone límites al ejercicio del poder público, operando a la revisión estatal que se fundamente en principios de legalidad, proporcionalidad y respeto a la dignidad humana. Chiang et al. (2024) sostienen que; el derecho no puede operar como un sistema cerrado, ajeno a las transformaciones sociales, siendo un instrumento dinámico de regulación orientado a la protección de derechos.

Pauta (2025) argumenta que, la regulación de la economía digital debe alinearse con estos principios, evitando respuestas normativas autoritarias, sancionatorias o desproporcionadas. El Estado constitucional no puede reaccionar frente a la innovación tecnológica mediante

prohibiciones, a través de procesos deliberativos, participativos y racionales de producción normativa.

### **1.8. Derecho penal mínimo y principio de última ratio**

El principio de derecho penal mínimo establece que la intervención penal debe ser siempre excepcional l derecho penal constituye el último recurso del sistema jurídico, reservado para conductas que no pueden ser reguladas eficazmente mediante otros mecanismos normativos.

de la Torre (2021) menciona que, utilizar el derecho penal para gestionar problemas derivados de la modernización tecnológica implica una distorsión de su función esencial. La ausencia de regulación administrativa no justifica la activación del sistema penal, también evidencia la necesidad de reformas legislativas y políticas públicas adecuadas.

### **1.9. Seguridad jurídica y confianza legítima en contextos digitales**

La seguridad jurídica es un principio fundamental del Estado de derecho, ya que garantiza la previsibilidad, la estabilidad de las normas y la confianza de la ciudadanía en el sistema legal. Como bien dice Castro (2023), esta garantía es necesaria ya que las personas se enfrentan a marcos jurídicos sin base registrada.

Cuando el Gobierno no establece reglas, pero sanciona de forma injustificada, se pierde la confianza legítima; previsibilidad y legalidad en el actuar de las autoridades. Ferrari (2024) propone que la criminalización injustificada repercute la ley, debilitando la legitimidad del sistema legal; Generando conflictos entre el Estado y la ciudadanía. La construcción de marcos normativos claros, coherentes y adaptados a la economía digital no constituye una opción política, orientando como una exigencia; garantizar la seguridad jurídica, la protección de derechos y la sostenibilidad del ordenamiento jurídico en contextos de transformación tecnológica.

## **CAPÍTULO II: MATERIALES Y MÉTODOS**

### **2.1. Enfoque de la investigación**

El estudio adopta un enfoque cualitativo, en tanto se orienta al análisis interpretativo, crítico y reflexivo de un fenómeno jurídico contemporáneo, sin medición de variables cuantificables ni a la formulación de inferencias estadísticas. El propósito del estudio se sitúa en la comprensión del alcance normativo, constitucional y dogmático de la Sentencia 106-20-IN/24 de la Corte Constitucional del Ecuador y de igual manera la evaluación de sus implicaciones jurídicas frente a la problemática del transporte de pasajeros mediante plataformas digitales.

Rojas (2022) defiende que; el enfoque cualitativo resulta adecuado para investigaciones jurídicas que buscan comprender el sentido, la estructura argumentativa y los fundamentos axiológicos de las normas y decisiones judiciales. Este enfoque se encarga del análisis del significado jurídico, de los razonamientos interpretativos y las construcciones conceptuales que se encuentran presentes en los discursos normativos y jurisprudenciales.

No se pretende describir hechos empíricos en términos de estadística, sino interpretar jurídicamente un proceso de cambio normativo y jurisprudencial que incide en el ejercicio de derechos fundamentales y en la configuración del poder punitivo del Estado. La sentencia analizada no es un caso aislado y abre la puerta a una reflexión sobre el modelo regulatorio de la economía digital y las formas de producción. El abordaje implica dimensiones críticas, sistemáticas e históricas del derecho, lo que permite comprender reflexivamente el fenómeno. Haciendo énfasis en los roces entre la ley penal y la tecnología como categorías normativas que no pueden ser aprehendidas desde una lógica cuantitativa, sino más bien argumentativa e interpretativa.

El problema no es un asunto neutro o técnico, sino un campo significativo socialmente construido, permeado por valores, relaciones de poder y procesos de cambio organizacional. En ese contexto, se analiza la Sentencia 106-20-IN/24 desde una mirada crítica, que pretende no solo mostrar lo que dice, sino entender dónde se ubica dentro del ordenamiento constitucional de Ecuador y cómo redefine la función estatal frente a la economía digital.

## **2.2. Tipo y nivel de investigación**

El estudio es descriptivo en la medida en que caracteriza el estado actual de la regulación del transporte de pasajeros por plataformas digitales en el Ecuador, identificando las disposiciones normativas aplicables, los vacíos legales existentes y las prácticas institucionales derivadas de la aplicación del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal.

Martínez (2023) argumenta que, esta fase descriptiva permite construir un diagnóstico normativo del problema que en el contexto jurídico en el cual surge la intervención de la Corte Constitucional. Esto quiere decir que se evidencian las limitaciones estructurales del sistema legal vigente, la ausencia de categorías normativas adecuadas para regular fenómenos emergentes y las dificultades interpretativas que enfrentan tanto las autoridades administrativas como los operadores jurídicos.

Y por otro lado es explicativa, analizando de manera sistemática las razones jurídicas que ayudan a la intervención del órgano constitucional, así como los fundamentos dogmáticos, que sustentan la decisión. Describiendo el contenido de la sentencia y examinando el origen del conflicto jurídico y las tensiones entre legalidad penal y seguridad jurídica.

El nivel del estudio es de carácter dogmático-jurídico, fundamentando el estudio crítico del sistema normativo vigente, a partir del análisis de normas constitucionales, legislación penal,

jurisprudencia constitucional y doctrina relacionada. Sin limitarse a una descripción formal de las normas; sino que, argumentando los hallazgos frente al ordenamiento jurídico, evaluando su coherencia interna, su adecuación a la realidad social y su compatibilidad con los estándares constitucionales.

Por último, se presenta un componente teórico-crítico, en la medida en que problematiza las categorías jurídicas tradicionales utilizadas para regular el transporte, cuestionando su suficiencia frente a las transformaciones derivadas de la economía digital. El trabajo no se limita a aplicar el derecho vigente, sino que contribuye a su reinterpretación desde una perspectiva constitucional y garantista.

### **2.3. Método de investigación**

La investigación se desarrolla principalmente a través del método analítico-sintético, esto permite descomponer el objeto de estudio en sus elementos constitutivos esto es, la norma penal impugnada, la sentencia constitucional, los principios jurídicos involucrados y el contexto social del transporte digital para luego integrar dichos elementos en una visión global, crítica y estructurada del problema jurídico analizado.

La sentencia comentada no es un caso aislado y permite evaluar el modelo regulatorio en el contexto de la economía digital y la organización de la producción. El método abarca aspectos sistemáticos, críticos e históricos del derecho, para así comprenderlo de manera reflexiva. Haciendo hincapié en las diferencias entre la ley penal y la tecnológica, ya que son categorías normativas que no pueden ser aprehendidas desde una lógica cuantitativa, sino desde una argumentativa e interpretativa.

En términos objetivos, el problema no es un sistema neutro o meramente técnico, sino un campo social de creación de sentido, permeado por valores, principios, luchas de poder y procesos de cambio organizacional. Así, la Sentencia 106-20-IN/24 se aborda desde una mirada crítica, no para exponer lo que dice, sino para entender qué significa dentro del ordenamiento constitucional ecuatoriano y cómo afecta la reformulación de las funciones del Estado frente a la economía digital.

La hermenéutica se utiliza principalmente en los resultados y la discusión; donde se desarrolla el análisis jurisprudencial de la Sentencia 106-20-IN/24. La interpretación jurídica no se limita a una lectura literal del texto normativo, orientando a su vez la comprensión el sentido y alcance real de los argumentos expuestos por la Corte Constitucional, a partir de su contexto constitucional, social y económico.

De manera interpretativa se examina los criterios adoptados por los jueces para redefinir conceptos como legalidad penal, proporcionalidad y mínima intervención, identificando la forma en que estos principios son resignificados frente a un fenómeno no regulado como el transporte por plataformas digitales. Es así como, permite reconstruir el razonamiento judicial, revelar su coherencia interna y explicar cómo la Corte articula una interpretación garantista del derecho penal en escenarios de transformación tecnológica.

El método comparativo, se estudió la experiencia de varios países latinoamericanos (Perú, Colombia, México, entre otros) que han dado respuestas regulatorias diferentes al transporte por plataformas digitales. Creando así categorías comparativas para poder analizar y contextualizar el caso ecuatoriano dentro de una tendencia regional.

Esto muestra que los marcos regulatorios del transporte por plataformas en América Latina han sido moldeados por contextos políticos, económicos e institucionales nacionales. Las

respuestas normativas no han surgido exclusivamente desde el legislador, sino a partir de conflictos judiciales, presiones de gremios tradicionales y demandas sociales vinculadas al acceso al empleo y a la movilidad urbana. Revelando que no se responde a criterios técnicos, sino que constituye un campo de conflicto entre distintos actores con intereses opuesto, como empresas tecnológicas, sindicatos de transporte, autoridades estatales y usuarios. La situación ecuatoriana reproduce una lógica regional, donde el vacío normativo inicial genera una intervención del Estado, generalmente a través de sanciones o restricciones, antes que mediante políticas públicas planificadas previamente aprobadas. Aportando una dimensión estructural al estudio, al demostrar que la tensión entre innovación digital y regulación jurídica es un fenómeno transversal, asociado a la dificultad de los sistemas legales para adaptarse de forma oportuna a los cambios acelerados de la economía digital.

La metodología aplicada al análisis de la sentencia comprende cuatro fases: identificación de los hechos relevantes del caso, determinación del problema jurídico central, reconstrucción del razonamiento de los jueces constitucionales y evaluación crítica de los efectos normativos de la decisión en el sistema jurídico ecuatoriano.

#### **2.4. Técnicas e instrumentos de investigación**

Las principales técnicas utilizadas en la investigación son de carácter documental y jurídico-interpretativo. La revisión documental, para analizar la normativa jurídica ecuatoriana, en de manera específica la Constitución de la República, el Código Orgánico Integral Penal, leyes sectoriales de transporte, la Sentencia 106-20-IN/24.

Esta metodología identifica las normas viables midiendo su consistencia interna y su adaptación a la realidad socioeconómicas de la economía digital. Obteniendo una normativa sobre la cual se respalda el análisis jurídico.

Por otro lado, se usa el análisis jurisprudencial que examina el contenido argumentativo de la sentencia, identificando procesos jurídicos, los principios constitucionales invocados y los criterios utilizados por la Corte Constitucional. Reconstruyendo la lógica y la decisión judicial y valorar su sostenibilidad dogmática y constitucional.

De la misma manera se usó una revisión doctrinaria y bibliográfica, a partir de fuentes nacionales e internacionales especializadas en derecho penal, derecho constitucional, economía digital, teoría de la regulación y derecho administrativo. Permitiendo incorporar distintas perspectivas teóricas al análisis del problema jurídico, fortaleciendo su sustento conceptual y ampliando su marco interpretativo.

Por último, se emplea el estudio comparado, mediante la recopilación y análisis de normas y sentencias extranjeras relevantes, con el propósito de ampliar el horizonte analítico del estudio y evidenciar que la problemática del transporte digital no constituye un fenómeno aislado del Ecuador, sino parte de un proceso regional de transformación normativa.

## **2.5. Población y muestra**

Al tratarse de una investigación jurídica de carácter documental se trabaja con un universo normativo y jurisprudencial relevante. La noción de población se sustituye por la de corpus jurídico, entendido como el conjunto de fuentes normativas, jurisprudenciales y doctrinarias que constituyen el objeto de análisis.

La muestra está conformada por un conjunto seleccionado de fuentes jurídicas primarias y secundarias, entre las que se incluyen la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, la Sentencia 106-20-IN/24, normativa sectorial de transporte, sentencias de tribunales constitucionales extranjeros y estudios doctrinarios especializados.



Este corpus jurídico constituye la base empírica del análisis, que permite examinar el problema desde una perspectiva normativa, sistemática y comparada, sin necesidad de recurrir a técnicas de muestreo estadístico propias de las investigaciones cuantitativas.

## **2.6. Delimitación espacial y temporal**

La investigación se delimita espacialmente al contexto jurídico ecuatoriano, centrando su análisis en el ordenamiento constitucional, penal y administrativo vigente. Pero, se incorporan referencias comparadas a otros países de la región únicamente con fines analíticos y contextuales, sin que ello implique una extrapolación directa de sus modelos regulatorios al caso ecuatoriano.

El estudio se circunscribe al marco normativo y jurisprudencial vigente hasta el año 2024, con especial énfasis en los efectos actuales de la Sentencia 106-20-IN/24. Tomando como referencia empírica el caso del cantón Ibarra, en tanto escenario representativo de la problemática analizada, debido a la presencia significativa de plataformas digitales de transporte y a los conflictos jurídicos derivados de su operación.

## **2.7. Limitaciones de la investigación**

Entre las principales limitaciones del estudio se encuentra la reciente emisión de la Sentencia 106-20-IN/24, afectando el proceso en el que se consolida la práctica judicial y administrativa. Resultando complejo evaluar de manera definitiva su impacto real en la actuación de las autoridades de control y en la conducta de los operadores de plataformas digitales.

La ausencia de una regulación expresa sobre este tipo de servicios obliga a realizar interpretaciones indirectas del marco normativo existente, lo que puede generar diversas lecturas jurídicas y limitar la posibilidad de establecer conclusiones categóricas.

Se identifica deficiencias en la disponibilidad de datos oficiales sobre la operación real de estas plataformas en el Ecuador, lo que restringe la incorporación de un componente empírico cuantitativo. Y por último se incorpora un contexto jurídico nacional, por lo que sus conclusiones no pueden generalizarse automáticamente a otros ordenamientos sin un análisis comparado más profundo.

## **CAPÍTULO III: RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

### **3.1. Resultados del análisis jurisprudencial de la Sentencia 106-20-IN/24**

El análisis jurisprudencial de la Sentencia 106-20-IN/24 identifica una serie de resultados jurídicos que superan ampliamente la resolución de un conflicto normativo puntual, en tanto evidencian una transformación estructural en la manera en que el Estado constitucional ecuatoriano comprende y responde a las nuevas dinámicas económicas impulsadas por la tecnología. Cardozo (2024) fundamenta que, la Corte Constitucional no se limita a examinar la constitucionalidad de una disposición penal específica, asumiendo explícitamente la existencia de un fenómeno social, económico y tecnológico que no ha sido incorporado de forma adecuada al sistema jurídico vigente.

Las nuevas dinámicas económicas impulsadas por la economía digital han cambiado de manera diseño la forma en que se organizan los mercados, se prestan los servicios y se generan oportunidades de empleo. El Airbnb en el sector del alojamiento es un ejemplo, donde las aplicaciones de transporte permiten un modelo de intermediación tecnológica que renueva la relaciones entre oferentes y usuarios, sustituyendo fases procedimentales empresariales rígidas por sistemas flexibles basados en redes. Estas plataformas no representan una práctica marginal ni residual, son una representación concreta de la denominada economía de plataformas, caracterizada por la dispersión productiva en el uso intensivo de datos, algoritmos y geolocalización. Es así como se responde a la precarización laboral y exclusión del mercado formal, donde amplios sectores encuentran en las plataformas una alternativa de subsistencia y generación de ingresos. Se evidencia una ruptura con los modelos tradicionales de oferta cerrada, ya que el servicio se adapta dinámicamente a la demanda, optimizando tiempos, costos y cobertura territorial. Es por eso por lo que la digitalización permite una gestión en tiempo real del servicio,

mecanismos de reputación y sistemas automatizados de control, consolidando un ecosistema que integra innovación, consumo y trabajo en un mismo espacio virtual, redefiniendo el concepto mismo de actividad económica emergente.

El surgimiento del transporte por plataformas digitales debe entenderse como una respuesta directa a transformaciones concretas en la movilidad urbana, en las condiciones del mercado laboral y en las estrategias cotidianas de subsistencia de amplios sectores sociales. Primero en la realidad social antes de ser reconocidas por el sistema jurídico, lo que genera una brecha entre los fenómenos económicos emergentes y los marcos normativos tradicionales. El derecho fue se usa de forma reactiva como un mecanismo de control, sin relegar el fenómeno digital dentro de categorías jurídicas pensadas para modelos productivos distintos. La Sentencia 106-20-IN/24 se manifiesta con una amplitud de relevancia ya que establece que la ausencia de regulación previa no limita imposición legítima de sanciones, evidenciando que el Estado trasladó a los ciudadanos las consecuencias de una normativa que carece de procesos de regulación. Esta situación ha repercutido en otros países de la región, donde la falta de marcos legales produjo conflictos judiciales, inseguridad jurídica y criminalización indirecta de actividades económicas. La intervención penal sin regulación previa resulta jurídicamente problemática; afectando socialmente disfuncional, al profundizar escenarios de vulnerabilidad, informalidad y exclusión económica.

Como resultado se observa un alcance conceptual, ya que implica el reconocimiento de que el transporte por aplicaciones no constituye una práctica marginal, irregular o excepcional, sino una manifestación estructural de la economía. La Corte abandona implícitamente una visión tradicional del transporte como servicio público rígidamente regulado, y lo reinterpreta como una

actividad económica emergente que responde a transformaciones más amplias en los patrones de consumo.

Creando una ruptura con el formalismo jurídico, que parte exclusivamente de la existencia de normas positivas como fuente de legitimidad. La Corte adopta una lógica material, orientada a comprender la realidad social como punto de partida del análisis de la constitución y su correcta interpretación. Esto significa que el derecho deja de ser concebido únicamente como un sistema cerrado de reglas preexistentes, y pasa a ser entendido como un instrumento dinámico que debe dialogar con los procesos reales de cambio social.

Por otro lado, en la constatación expresa de que la aplicación del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) se produjo en un escenario caracterizado por un vacío normativo estructural. La Corte verifica que, al momento de la persecución penal de los conductores de plataformas digitales, no existía una normativa administrativa que regulara, habilitara o prohibiera de forma clara esta modalidad de transporte. Por eso, el derecho penal fue utilizado como un mecanismo sustitutivo de regulación, trasladando al ámbito punitivo un problema que, por su naturaleza, corresponde al derecho administrativo, al derecho económico y al diseño de políticas públicas.

Correa (2021) agrega que, este desplazamiento funcional del derecho penal evidencia una distorsión en la lógica del sistema jurídico. En lugar de desarrollar primero un marco normativo que regule la actividad, el Estado sanciona directamente su ejercicio. Esta lógica resulta problemática, ya que invierte el orden racional de intervención estatal: primero se debe regular, luego controlar y, solo en caso de incumplimiento grave y debidamente tipificado, sancionar. La ausencia de regulación no puede justificar, en ningún caso, la imposición de castigos penales.

La identificación de una interpretación extensiva del tipo penal contenido en el artículo 386 del COIP. La Corte evidencia que la persecución penal se sustentó en una ampliación conceptual de la expresión “servicio diferente para el que fue autorizado”, permitiendo incluir dentro del tipo penal conductas que no fueron previstas originalmente por la autoridad competente. Esta extensión genera un clima de inseguridad jurídica porque los ciudadanos no pueden saber de antemano si su conducta es lícita o delictiva.

El tipo penal se transformó en una herramienta para criminalizar una nueva actividad por la incertidumbre jurídica en un campo no regulado. El derecho penal se transformó: de un instrumento de protección jurídica bien definido, pasó a ser un instrumento de control sobre nuevos procesos tecnológicos. Este resultado revela un uso desviado del ius puniendi estatal, incompatible con los principios estructurales del Estado constitucional.

La sanción penal sobre los derechos constitucionales dirigida por la Corte identifica que la imposición de sanciones como la privación de libertad, la multa, la reducción de puntos en la licencia y, especialmente, la retención del vehículo produjo efectos reales y concretos sobre el derecho al trabajo, el derecho a la propiedad y el derecho a la seguridad jurídica.

La retención del vehículo se interpreta como una simple medida administrativa neutral. En contextos de economía informal y precarización laboral, el vehículo constituye el principal y en muchos casos el único medio de producción del conductor. Su retención implica la pérdida inmediata de la capacidad de generar ingresos, afectando al sancionado y a su vez el núcleo familiar y a su entorno social. En el ámbito individual y adquiere una dimensión colectiva, con dinámicas de exclusión económica y vulnerabilidad social.

El derecho penal se debería aplicar para castigar conductas que son una reacción legítima a los cambios de la economía virtual y del mercado de trabajo, en ausencia de una regulación

previa que las defina, se tiene una vigencia en un instrumento de criminalización de una actividad económica. Cuando una actividad económica se fundamenta en medidas penales diseñadas para contextos productivos, criminalizando la conducta, se pone en evidencia la incapacidad del Estado para ajustar sus normativas. En estos espacios, los colectivos desempleados aprovechan estas herramientas, generando una economía de subsistencia dependiente de ingresos inestables y sin protección institucional. En Colombia, México y Perú ya ha habido casos como los mencionados, en los que la falta de regulación ha causado litigios, multas exageradas y violación de derechos laborales básicos. El principio de última ratio es vulnerado por el uso de sanciones penales, ya que el *ius puniendi* viene a sustituir los problemas de regulación estatal, transformando al derecho penal en un mecanismo de tutela y es un exponente de las carencias normativas y del fracaso institucional para dar respuesta a las transformaciones económicas y sociales.

Esto evidencia que el conflicto jurídico no es sólo un conflicto de normas; cuando el derecho penal se aplica sin estar previamente regulado, se convierte en un factor de reproducción de desigualdades. Y esto afecta en especial a los sectores sociales que en las plataformas digitales encuentran una manera de sobrevivir ante la falta de oportunidades laborales formales.

### **3.2. Fundamentos jurídicos desarrollados por la Corte Constitucional**

La Corte Constitucional usa un argumento constitucional para establecer los límites jurídicos del poder punitivo estatal. El principio de legalidad penal, en su doble dimensión de certeza normativa y taxatividad, es el primero.

Torres et al. (2021) indican que la Corte expresa que una ley penal debe describir la conducta prohibida, de manera que cualquier persona pueda prever las consecuencias jurídicas de su actuar. La legalidad penal no exige solamente la existencia formal de una ley en el ordenamiento

jurídico, sino que ésta debe poseer un determinado contenido normativo, susceptible de ser conocido de antemano, capaz de garantizar la seguridad jurídica.

Es así como, el tribunal considera que un servicio distinto para el que fue autorizado, en referencia al transporte por aplicaciones de movilidad, no supera la prueba de constitucionalidad. La ausencia de tipificación de servicios deja el campo abierto para que los operadores penales interpreten a su conveniencia para tomar medidas discrecionales. Por otra parte, la Corte es el principio de mínima intervención penal que establece que el derecho penal representa la última ratio del ordenamiento jurídico y que su uso solo se justifica cuando otros mecanismos normativos resultan insuficientes para respaldar los bienes jurídicos.

La Corte considera que la falta de normas administrativas no es suficiente para acudir directamente a las sanciones penales. No se puede subsanar la omisión legislativa por vía de sanción, porque ello implicaría hacer recaer sobre los ciudadanos las consecuencias de la inacción estatal. El derecho penal no es el instrumento para resolver errores estructurales del ordenamiento jurídico.

De esta manera analiza si la gravedad de la conducta sancionada es proporcional a la sanción establecida en el art. 386 del COIP a través de la ponderación. El tribunal concluye que la acumulación de sanciones como privación de libertad, multa, reducción de puntos y retención del vehículo genera un daño a los derechos fundamentales, superando los beneficios que la medida podría producir en el control del transporte.

Un sentido de proporcionalidad revela que la sanción no solo era jurídicamente problemática; en tanto producía consecuencias que el propio daño social que pretendía evitar. En lugar de proteger bienes jurídicos relevantes, la medida terminaba generando un daño social al afectar derechos básicos como el trabajo y la propiedad.



### **3.3. Razonamiento de los jueces constitucionales y motivación de la decisión**

El razonamiento de los jueces constitucionales se caracteriza por un enfoque prudente, estructural y garantista, orientado a preservar la coherencia del sistema jurídico sin generar vacíos normativos adicionales. Que la Corte interprete de manera restrictiva el precepto en el futuro es lo que vicia de inconstitucionalidad el precepto impugnado.

Esta manera evidencia una autocontención judicial, donde el tribunal reconoce los límites de su rol institucional. Para Rivera y Correa (2021), la Corte no busca sustituir al legislador ni crear una política pública de transporte, sino definirle unos marcos constitucionales dentro de los cuales la puede edificar. El criterio judicial establece que una sanción penal solo es constitucionalmente legítima si previamente existe una norma administrativa que posibilite obtenerla; no se puede exigir el cumplimiento de una condición no establecida en la ley. Y este razonamiento crea un criterio normativo autónomo, una especie de defensa ciudadana ante la pasividad del legislador. El Estado no puede sancionar lo que no está tipificado en la ley, porque eso es crear responsabilidad sin ley y eso no lo permite el derecho penal vigente.

La incautación del vehículo automotor se sustenta en que los jueces consideran que la falta de señalamiento de un plazo mínimo viola no sólo el derecho de propiedad, sino también el principio de legalidad de las penas. La sustitución de esta expresión por un plazo máximo de siete días establece límites al ejercicio de la potestad sancionadora, reduce la discrecionalidad administrativa y garantiza una aplicación previsible de la medida. En la defensa de la supremacía constitucional y en la necesidad de impedir que el derecho penal sea utilizado como un instrumento de control frente a fenómenos sociales que requieren soluciones normativas integrales, y no respuestas meramente punitivas.

### **3.4. Discusión de los resultados y su incidencia en el contexto del cantón Ibarra**

Los resultados obtenidos permiten sostener que la intervención de la Corte Constitucional representa un avance significativo en la protección de los derechos de los conductores de plataformas digitales; su impacto práctico permanece limitado mientras no exista una regulación específica que ordene integralmente esta modalidad de transporte.

De esta manera la decisión judicial minimiza el índice de criminalización de una actividad que se presenta como alternativa a necesidades de movilidad urbana, acceso al empleo y variedad de ingresos. La falta de normas crea un vacío legal que perjudica a todos los involucrados.

La sancionan con multa administrativa, las autoridades deben filtrar el cuidado por el juicio, lo que genera despenalización. Esto no significa que la actividad sea lícita; se refiere a una suspensión parcial del inconveniente, que puede ser iniciado por medidas de control administrativo ilegítimas. La sentencia cumple una función correctiva, donde la Corte delimita los límites constitucionales del poder punitivo, pero traslada al legislador y a las autoridades la responsabilidad de diseñar una respuesta normativa. Nogales (2023) delimita que; mientras dicha respuesta no exista, el conflicto entre innovación tecnológica y regulación estatal seguirá produciendo tensiones sociales y jurídicas similares a las analizadas.

El problema del transporte por plataformas digitales en Ibarra no radica en la conducta individual de los conductores, sino en la incapacidad del ordenamiento jurídico para adaptarse a los procesos de transformación tecnológica, económica y social. Esto hace evidente la necesidad de regular para que la economía digital se incorpore al marco jurídico sin ser criminalizado injustamente

La sentencia 106-20-IN/24 no es un caso desconocido, sino una invitación a repensar la intervención del Estado en la economía digital del ahora. No se trata de impedir la innovación,

sino de crear un marco normativo que permita que la innovación avance en consonancia con los derechos fundamentales asociados a la ley.

### **3.5. Principio de mínima intervención penal**

El principio de mínima intervención penal constituye uno de los pilares fundamentales del Estado constitucional de derechos y justicia, estableciendo el derecho penal debe operar únicamente como un mecanismo de última ratio frente a las conductas que lesionan de manera grave bienes jurídicos esenciales. El Estado no puede ser utilizada de forma expansiva o automática, sino que debe activarse solo cuando otros instrumentos normativos como el derecho administrativo, civil o las políticas públicas resulten insuficientes para resolver un conflicto social.

Ramirez & Baculima (2022) explican que, el derecho penal no cumple una función de regulación de la vida social, sino una función subsidiaria, orientada a la protección de los intereses jurídicos a través de la imposición de una pena necesaria y proporcional, y eso, justificadamente, en función de una agresión a bienes jurídicos tal como la vida, la integridad, la seguridad, el orden público, y siempre que no exista ningún otro medio menos lesivo que persiga tal fin.

En el contexto del transporte de pasajeros por plataformas digitales en el cantón Ibarra, la aplicación del derecho penal evidenció una clara vulneración de este principio. La criminalización de los conductores, basada en la utilización del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal, no respondió a una evaluación objetiva de la necesidad y proporcionalidad de la sanción, sino a la ausencia de una regulación administrativa específica. El Estado decidió por trasladar al ámbito punitivo un fenómeno esencialmente económico, tecnológico y social.

Esta forma de intervención resulta incompatible con la lógica del derecho penal moderno, ya que convierte al ius puniendi en un mecanismo primario de gestión de conflictos estructurales.

Existiendo un vacío normativo que impide delimitar con claridad los derechos, deberes y responsabilidades de los actores involucrados. La sanción penal no protege un bien jurídico previamente definido, sino que suple la inacción legislativa, desplazando al ciudadano las consecuencias de una falla institucional.

En la sentencia 106-20-IN/24, la Corte Constitucional establece que no es proporcional sancionar conductas asociadas a procesos laborales no ilegales a falta de regularización. El ius puniendi se restringe y el garantismo penal se refuerza, pues no se puede castigar por el incumplimiento de obligaciones no establecidas. El tribunal fundamenta al derecho penal como instrumento para reformular el ordenamiento jurídico estatal cuando éste falla.

Se demuestra de esta manera la intervención penal en este contexto generó efectos desproporcionados sobre derechos fundamentales, particularmente el derecho al trabajo y a la propiedad. La retención del vehículo, como medida accesoria, produjo un impacto socioeconómico que excede ampliamente la supuesta finalidad de control estatal, al privar a los conductores de su principal medio de subsistencia y afectar indirectamente a sus familias.

El principio de mínima intervención penal apela a replantear el rol del Estado frente a fenómenos de la economía digital. Es vital construir marcos regulatorios flexibles, coherentes y orientados a la integración de formas de prestación de servicios. Se debe preservar su función excepcional frente a dinámicas sociales que requieren soluciones normativas, institucionales y de política pública.

### **3.6. Transformación digital y Transformación social**

La digitalización es uno de los procesos estructurales más relevantes de la sociedad actual, que está transformando la forma en que interactuamos, producimos, comunicamos y nos

organizamos socialmente. Pero más allá de la herramienta, implica una transformación de todas las relaciones económicas, laborales, sociales y culturales. Y ello por cuanto las plataformas digitales transforman la manera en que las personas consumen, trabajan y participan en la sociedad.

Páez et al (2022) dicen que, la transformación digital actúa como un catalizador de la transformación social, al alterar patrones tradicionales de comportamiento colectivo y estructuras institucionales previamente consolidadas. Las plataformas digitales de transporte representan una manifestación concreta de este proceso, ya que remplazan modelos centralizados por esquemas de intermediación tecnológica, donde la oferta y la demanda se articulan a través de aplicaciones móviles, sistemas de geolocalización y algoritmos de gestión.

En Ibarra este proceso se ha desarrollado en un contexto marcado por limitadas oportunidades de empleo formal, altos niveles de informalidad laboral y una creciente demanda de servicios urbanos eficientes. La expansión del transporte por plataformas digitales no puede comprenderse únicamente como una innovación técnica; siendo una respuesta social a condiciones estructurales del mercado laboral y a nuevas expectativas de consumo de los usuarios. Los usuarios encuentran los servicios que mejor se ajusten a sus necesidades del día a día, y los conductores ven en estas aplicaciones una forma de integrarse en el mundo laboral independiente.

La digitalización está revolucionando las formas clásicas y conservadoras de prestar servicios. El modelo colaborativo de alta autonomía formal entre plataforma y conductor y alta desprotección legal y precariedad diluye la figura del trabajador dependiente. De esta manera la transformación tecnológica no siempre va acompañada de una transformación normativa equivalente.

La transformación social derivada de la digitalización presenta las limitaciones del Estado para adaptarse al cambio. Los marcos jurídicos diseñados bajo lógicas productivas de la actualidad

resultan insuficientes para regular dinámicas de la economía digital, lo que genera vacíos normativos y conflictos por parte de las autoridades. Esta desarticulación normativa produce escenarios de incertidumbre jurídica, afectando tanto a los operadores económicos como a los ciudadanos.

Ante esta falta de adaptación institucional, el Estado ha tendido a reaccionar de forma defensiva frente a la transformación digital, privilegiando mecanismos de control y sanción antes que procesos de regulación integral. Esto ocasiona que el potencial innovador de las plataformas se limite y al criminalizar prácticas que emergen como resultado de necesidades económicas reales y transformaciones estructurales de la sociedad la resolución es paradigmática.

La transformación digital es una oportunidad para pensar en políticas públicas, modelos de gobernanza y planificación urbana. La integración de plataformas en los sistemas de movilidad permite hacer más eficiente el transporte, ampliar la cobertura de servicios y reducir las desigualdades de acceso, siempre y cuando exista un marco regulatorio que garantice condiciones legales justas.

Para lograr la digitalización, el Estado debe transformarse de un modelo regulatorio a modelos con características informales. Orientar dentro de parámetros constitucionales permite compatibilizar desarrollo tecnológico y sostenibilidad institucional. Solo a través de este enfoque es posible construir un sistema de movilidad que responda de manera a las nuevas realidades de la sociedad.

### **3.7. La relación entre legalidad penal, seguridad jurídica e innovación tecnológica**

La seguridad jurídica e innovación tecnológica constituye uno de los ejes centrales del análisis jurídico contemporáneo, especialmente en contextos donde los avances tecnológicos

transforman aceleradamente las dinámicas sociales y económicas. Estos tres elementos están interrelacionados, porque el principio de legalidad penal define los límites formales del poder punitivo estatal y la seguridad jurídica garantiza la previsibilidad normativa en el ejercicio de los derechos.

El principio de legalidad penal dice que, si una conducta no está descrita en la ley, no es delito y no se puede sancionar. Proteger al ciudadano frente a usos abusivos del poder punitivo. Afirma que por la emergencia de nuevas prácticas sociales que no encajan en las categorías normativas establecidas, es necesario

Implica que las leyes sean estables, consistentes y transparentes, para que la gente pueda prever las consecuencias legales de sus acciones. Si el derecho no evoluciona al mismo ritmo que la tecnología, se generan lagunas legales que afectan esta previsibilidad, y la ciudadanía no sabe si lo que hace es lícito o no.

Huerta et al. (2025) infieren que, la falta de una regulación específica produjo una ruptura en esta relación, ya que los conductores fueron sometidos a sanciones penales sin contar con parámetros normativos claros que delimiten el carácter lícito o ilícito de su proceder. Esta situación evidencia una tensión estructural entre innovación tecnológica y legalidad penal, en la medida en que el Estado intentó resolver un fenómeno emergente mediante la aplicación de normas diseñadas para realidades económicas diversas.

La Corte Constitucional en la sentencia 106-20-IN/24 nos da luces para comprender esta problemática al establecer que la tipicidad penal no puede desprenderse de una norma administrativa. El tribunal sostuvo que el "servicio diferente para el que fue autorizado" solo puede generar responsabilidad penal si existe un precepto legal que permita otorgar esa autorización. La

seguridad jurídica no implica solamente la existencia formal de una norma penal, sino la efectividad del sistema jurídico.

Al impedir que la criminalización supla la omisión legislativa, la Corte impone un límite al poder punitivo. Y en ese sentido, no debe ser considerada como una amenaza que justifique la relajación de los principios penales, sino como un fenómeno que exige respuestas normativas respetuosas de los derechos fundamentales. Si el Estado usa el derecho penal para controlar procesos, el razonamiento jurídico se da vuelta: ya no es la norma la que evita la conducta, sino que la conducta exige una nueva lectura de la norma. Afectando la confianza ciudadana en el sistema judicial y ampliando sin justificación los poderes discrecionales del Estado.

Debe de hacer una conexión entre la ley penal, la seguridad jurídica y la innovación tecnológica, creando una normativa que permita integrar las nuevas formas sociales al orden jurídico sin tener que llegar a la sanción como primera opción. Solo así el derecho penal podrá mantener su función garantista y el Estado podrá enfrentar los desafíos de la transformación digital sin abandonar los fundamentos estructurales del constitucionalismo.



## **CAPÍTULO IV: CONSLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **CONCLUSIONES**

Se concluye en que el transporte de pasajeros mediante plataformas digitales constituye una manifestación estructural de la economía digital contemporánea, cuya consolidación en la ciudad de Ibarra responde tanto a transformaciones tecnológicas como a dinámicas socioeconómicas vinculadas al desempleo, la informalidad laboral y las nuevas formas de consumo de servicios de movilidad. Este fenómeno no puede ser comprendido ni gestionado desde esquemas normativos tradicionales diseñados para contextos productivos propios del ahora, caracterizados por relaciones laborales formales, empresas físicas claramente identificables y modelos rígidos de prestación de servicios.

Por otra parte, la constatación de un vacío normativo estructural en el ordenamiento jurídico ecuatoriano respecto de esta modalidad de transporte. La inexistencia de una regulación específica ha generado un escenario de incertidumbre jurídica que afecta de manera directa a conductores, usuarios, autoridades administrativas y operadores de justicia. La falta de normas ha propiciado la utilización del derecho penal como mecanismo sustitutivo trasladando al ámbito punitivo a un problema que corresponde al diseño de políticas públicas, al derecho administrativo y a la planificación del sistema de movilidad.

La aplicación del artículo 386 del Código Orgánico Integral Penal producido en este escenario de ausencia normativa, permitió una interpretación extensiva del tipo penal y la sanción de conductas que no se encontraban definidas como ilícitas. Esta práctica sometió a la ciudadanía a un poder sancionador en contra del Estado constitucional de derecho, en particular de la seguridad jurídica, la legalidad penal, la previsibilidad normativa.

El derecho penal se desnaturalizó: ya que es usado para tutelar bienes jurídicos concretos, sino para perseguir procesos de innovación tecnológica no regulados por el Estado. De acuerdo con el principio de mínima intervención penal, según el cual el *ius puniendi* es de ultima ratio y no de prima ratio para resolver los conflictos sociales, invertir el orden de intervención estatal vulnera dicho principio. La sanción a los conductores de plataformas violó derechos constitucionales como el derecho al trabajo, la libertad de empresa y el derecho a la propiedad. Esta es una sanción muy grave, ya que le sustrae al conductor su principal herramienta de trabajo y trae como consecuencia la afectación a toda su familia. El conflicto jurídico no es sólo normativo, sino estructural. No son violaciones aisladas de la ley, sino una desconexión entre la ley y la realidad económica y tecnológica. El comportamiento de los conductores de plataformas digitales no es una rebelión contra la ley, sino una reacción racional a un marco legal que no ha logrado mantenerse al día con los cambios sociales.

El análisis de la Sentencia 106-20-IN/24, un caso jurisprudencial estructural en el derecho constitucional ecuatoriano constituye el segundo bloque de conclusiones. La Corte Constitucional no solo derogó la norma penal, sino que fijó pautas de alcance general sobre la tensión entre legalidad penal, seguridad jurídica e innovación tecnológica. La sentencia viene a establecer que servicio diferente para el que fue autorizado sólo puede dar lugar a responsabilidad penal si previamente existe una norma que realmente permita obtener esa autorización. Se constitucionaliza la garantía de los ciudadanos frente a la omisión legislativa y se reitera el principio de que nadie puede ser condenado por el incumplimiento de obligaciones inexistentes.

La Corte establece los límites del poder sancionador del Estado en la era tecnológica. El tribunal considera que no es lícito suplir la falta de legislación por la vía penal, ya que ésta no es sino una manera de imputar al ciudadano las consecuencias de la incuria estatal". Este principio

fortalece las garantías del derecho penal, reafirmando que es un instrumento de protección de derechos y no de control.

La sentencia también llena el vacío legal sobre la inmovilización de un vehículo. La Corte limita el poder sancionador, reduce la discrecionalidad y hace más predecible la sanción, al cambiar mínimo siete días por máximo siete días. Consolidando los principios de proporcionalidad y taxatividad, propios del derecho sancionador. La sentencia judicial viene a corregir, pero no a resolver el conflicto entre plataformas digitales y regulación estatal, por lo que, en falta de una respuesta legislativa, su alcance es insuficiente. El tribunal establece los límites constitucionales del poder punitivo, pero no sustituye al legislador ni crea una política pública de movilidad.

La sentencia es que más un punto de partida constitucional que una respuesta final. Su logro es haber revelado las deficiencias del marco jurídico y pasado la pelota política e institucional a las manos de los poderes legislativo, regulador y judicial. El estudio revela que el transporte por aplicaciones influye en el cantón Ibarra no solo en la creación de plazas de trabajo, sino también en la satisfacción de necesidades de movilidad urbana. En mercados laborales poco generosos en términos formales, precarios e informales, tales modalidades de consumo representan mecanismos de integración económica para grandes sectores. Estas alternativas digitales aprovechan los cambios en el comportamiento del consumidor, que ahora exige un transporte más económico. Su sanción es jurídicamente dudosa y, sobre todo, socialmente inoperante porque desconoce las necesidades de movilidad y las economías locales. La competencia entre el transporte digital y el tradicional no se resuelve con prohibiciones, sino con coexistencia que se respalde con regulaciones legales. La competencia entre ambas modalidades de transporte debe ayudar al usuario en calidad y servicio, en condiciones seguras, leales y respetuosas con sus derechos.

Es necesario una política pública de movilidad que las integre en la ciudad, no plataformas digitales. La falta de planificación estatal ha creado un ambiente de conflicto, con lagunas normativas y actuaciones administrativas poco organizadas.

## **RECOMENDACIONES**

Se recomienda que la Asamblea Nacional impulse con carácter prioritario la elaboración de una ley especial que regule de forma integral el transporte de pasajeros por plataformas digitales. Esta normativa reconoce esta actividad como legítima al prestar servicios dentro de la economía digital, superando la visión prohibicionista y sancionatoria que predomina hasta ahora.

Para otorgar derechos laborales y de seguridad social, primero se debe de encuadrar la figura jurídica de la relación entre plataformas y conductores: ¿relación mercantil, colaborativa o laboral? Fijando las condiciones administrativas y técnicas para la prestación del servicio, garantizando un servicio de calidad, seguro y en beneficio del usuario, sin generarle condiciones que le impidan regularizar el servicio. Establecer normas técnicas es bueno para que la Agencia Nacional de Tránsito y los Gobiernos Autónomos Descentralizados puedan integrar el transporte digital en los sistemas locales de movilidad. Estos estándares se deben basar en criterios que eviten la superposición de modelos normativos pensados para el transporte ordinario.

El Consejo de la Judicatura debería capacitar a jueces, fiscales y defensores públicos sobre la Sentencia 106-20-IN/24 y los principios constitucionales de intervención penal. Estas medidas pueden hacer más fácil hacer cumplir la ley y reducir el riesgo de interpretaciones arbitrarias o expansivas. Generar espacios de diálogo con plataformas digitales, taxistas, usuarios, autoridades, académicos, conductores. Para desarrollar políticas públicas participativas y reducir los conflictos sociales por falta de normatividad, estos espacios desarrollan acuerdos regulatorios.

Para terminar, el desafío no consiste en prohibir la innovación de nueva generación, sino en regularla de manera eficiente. El Estado ecuatoriano debe transitar de una lógica punitiva hacia un modelo de gobernanza digital basado en la planificación normativa, la protección de derechos fundamentales y la construcción de un sistema de movilidad legalmente sostenibles.

## REFERENCIAS

- Alcántara Alfaro, P. K., & Rebaza Gavidia, A. E. (2023). Transformación Digital y su influencia en la Motivación Laboral en los colaboradores de las empresas de Retail Farmacéutico en Lima Metropolitana. <https://n9.cl/lduj02>
- Alcívar Navarrete, V. J. (2022). *Laguna normativa en el Art. 386 inciso 3 No. 2 del COIP, conductores con licencia de tipo y/o categoría diferente en relación al vehículo que conducen, cantón Santa Elena, año 2021* (Bachelor's thesis, La Libertad: Universidad Estatal Península de Santa Elena. 2022). <https://n9.cl/cm6xax>
- Almendral Pastor, J. I. (2021). Buenas prácticas en la limitación e intromisión de los derechos fundamentales. <https://n9.cl/loig5j>
- Amancha Moyolema, K. M. (2024). *La seguridad jurídica frente al delito de ataque o resistencia y el artículo 386 numeral 2 del código orgánico integral penal* (Bachelor's thesis). <https://n9.cl/utka6>
- Armijos, W. E. C., & Aguirre, O. J. P. (2023). Análisis crítico jurídico de la conciliación y el principio de voluntariedad en delitos de tránsito sujetos a conciliación. Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional, 8 (2), 107-119. <https://n9.cl/4p0ghn>
- Aulestia, H. C., & Peñafiel, S. A. O. (2022). El derecho de apelación y su vulneración en contravenciones de tránsito que no aplican pena privativa de libertad. Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional, 7 (2), 56. <https://n9.cl/7ruyuj>
- Cabay Llerena, L. F., & Guerrero Morocho, O. G. (2025). *Efectos de la informalidad laboral en los derechos de los trabajadores de plataformas digitales de servicio de transporte en Ecuador* (Bachelor's thesis, Riobamba). <https://n9.cl/0wsvc>

- Caiza Gallegos, K. J. (2023). *Principio de proporcionalidad en el establecimiento de multas asociadas con penas privativas de la libertad en contravenciones de tránsito en el Ecuador* (Master's thesis, Quito, EC: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador). <https://n9.cl/uvajs8>
- Cardozo Restrepo, L. J. (2024). Perder la pureza: análisis crítico de la competencia de la Corte Constitucional Colombiana para resolver conflictos de jurisdicción. <https://n9.cl/y801a>
- Cardozo Ruiz, N. (2021). El servicio de transporte individual de personas en el marco de la economía colaborativa y las plataformas digitales. <https://n9.cl/ovx1u>
- Carrillo Hernández, P. G. (2020). *Capitalismo de plataformas y precarización laboral: el caso de los “socios repartidores” de uber eats en Quito en el año 2020* (Master's thesis, Quito, Ecuador: Flacso Ecuador). <https://n9.cl/pwzylu>
- Castro Ramos, F. P. (2023). Delito de retardo injustificado de pago y principio de última ratio del Derecho Penal en Junín el 2023. <https://n9.cl/sqa4kk>
- Chiang, C. L. M., Alvarado, C. A. A., Galdea, M. G. L., & Avelino, J. R. D. (2024). Políticas Públicas y Transformación Digital para la Movilidad Compartida en el Ecuador: Análisis y Propuestas. *X-pedientes Económicos*, 8 (20), 77-101. <https://n9.cl/iha018>
- Correa, M. V. C. (2021). Corte Constitucional. *Sentencia T-066 del, 14*. <https://n9.cl/le02rq>
- Cuevas, R. A. (2023). Derechos humanos y gobernanza de plataformas digitales: el caso de la Ley de Transporte de Pasajeros 2021. <https://n9.cl/pspuip>
- de la Torre, F. G. (2021, September). Crisis del principio penal de ultima ratio ¿Debemos retomar la orientación constitucional del Derecho penal? In *Anales de la Cátedra Francisco Suárez* (No. 1, pp. 131-154). <https://n9.cl/5lgxb>

- Espinoza, J. J. T., Jaramillo, L. E. U., & Vivanco, D. A. T. (2025). El Procedimiento Directo En El Derecho Penal Ecuatoriano: Análisis Dogmático Y Constitucional. *Revista de Derecho: Universidad Nacional del Altiplano de Puno*, 10 (2), 1. <https://n9.cl/f2hxj>
- Ferrari, G. F. (2024). Confianza legítima y seguridad jurídica: la perspectiva comparada. *Anuario Iberoamericano de Buen Gobierno y Calidad Democrática*, (1), 171-187. <https://n9.cl/2nzthx>
- Flores Matallana, D. R., Tunque Cahui, J. A., Valenzuela Bustos, C. E., & Vigo Cordova, J. W. (2021). Propuesta de un modelo de negocio de una plataforma digital para el comercio en las MIPYMES de Lima Metropolitana. <https://n9.cl/10i2w>
- Gama, L. E. (2021). El método hermenéutico de Hans-Georg Gadamer. *Escritos*, 29 (62), 17-32. <https://n9.cl/ehmze>
- Gómez Gómez, G. A. (2023). *Servicio de transporte de taxi en aplicaciones digitales y su incidencia en el régimen jurídico tributario* (Bachelor's thesis). <https://n9.cl/txpfc>
- Huerta, L. T., Hurtado, J. A., & Garcia, G. A. (2025). Análisis legal del tipo penal ataque o resistencia que vulnera el principio de seguridad jurídica en el Ecuador. *593 Digital Publisher CEIT*, 10 (2), 176-188. <https://n9.cl/h5poca>
- Martínez Montenegro, I. (2023). Sobre los métodos de la investigación jurídica. *Revista chilena de derecho y ciencia política*, 14. <https://n9.cl/9k1111>
- Mazuelos Carpio, A. A. (2024). Análisis de la Profundidad de las Disposiciones sobre Comercio Digital contenidas en los Acuerdos Comerciales suscritos entre el Perú y las Economías Asiáticas. <https://n9.cl/x0g011>



- Méndez Correcha, D. A. (2024). Análisis de la percepción social que genera el uso de las plataformas digitales de transporte en Villavicencio. <https://n9.cl/wodgg>
- Nogales Tello, J. L. (2023). *Estrategias de control y sensibilización en cumplimiento de la normativa contravencional de tránsito en reducción de la siniestralidad en la Ciudad de Ibarra, Provincia de Imbabura durante el año 2023* (Bachelor's thesis). <https://n9.cl/rv40e4>
- Odón, F. A. (2023). Investigación documental, investigación bibliométrica y revisiones sistemáticas. *REDHECS: Revista electrónica de Humanidades, Educación y Comunicación Social*, 31 (22), 9-28. <https://n9.cl/34cum>
- Páez-Gabriunas, I., Sanabria, M., Gauthier-Umaña, V., Méndez-Romero, R. A., Rivera Virgüez, L., Anzola, D., ... & Saucedo Meza, G. M. (2022). *Transformación digital en las organizaciones*. Editorial Universidad del Rosario. <https://n9.cl/xmv4w>
- Pauta Aguiñaca, C. E. (2025). *Brechas de desigualdad en el Estado constitucional de derechos y justicia: una mirada a la seguridad social en relación con el trabajo informal* (Master's thesis, Quito, EC: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador). <https://n9.cl/khq0l>
- Penal, C. O. I. (2014). Código Orgánico Integral Penal. *Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, Legislación Conexa. Versión Profesional*. <https://n9.cl/noazv>
- Quisilema, H. G. P. (2023). La naturaleza de la relación entre las plataformas digitales y los trabajadores en el Ecuador. *Polo del Conocimiento*, 8 (6), 1320-1341. <https://n9.cl/913nxn>
- Quispe Jara, E. M. (2021). El principio de mínima intervención del derecho penal y su vulneración en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros. <https://n9.cl/mtm8l>

- Ramírez, L. F. G., & Baculima, K. M. (2022). Análisis del principio de mínima intervención penal frente a la vulneración de la presunción de Inocencia en la legislación ecuatoriana. *Polo del Conocimiento: Revista científico-profesional*, 7 (2), 11. <https://n9.cl/eubjy>
- Ramos Yucra, B. (2024). Servicios digitales y su impacto tributario en el contribuyente. <https://n9.cl/xzurh>
- Rivera Silva, T. V., & Correa Calderón, J. E. (2021). La motivación de las sentencias constitucionales como garantía del derecho al debido proceso. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9 (SPE1). <https://n9.cl/dcqpo>
- Rodríguez Huera, E. J. (2025). *Viabilidad de regular plataformas digitales que presten servicio de transporte en la ciudad de Tulcán* (Bachelor's thesis, Tulcán). <https://n9.cl/ygz5s>
- Rojas Quelal, K. J. (2024). *Análisis jurídico sobre la inconstitucionalidad del artículo 84 inciso tercero de la reforma al Código Orgánico Integral Penal* (Bachelor's thesis). <https://n9.cl/bz8pat>
- Rojas-Gutiérrez, W. J. (2022). La relevancia de la investigación cualitativa. *Studium Veritatis*, 20 (26), 79-97. <https://n9.cl/7qdma>
- Rosales Leal, M. Á. (2021). *Los derechos fundamentales como límite de las medidas de investigación tecnológica. Especial referencia a la captación y grabación de comunicaciones orales directas* (Doctoral dissertation, Universidad de Granada). <https://n9.cl/7hz0gx>
- Saquicela Rodas, M. E. (2025). Los delitos culposos de tránsito en Ecuador análisis a partir del principio constitucional de mínima intervención penal. <https://n9.cl/3sfwe3>

- Sarmiento, D. A. O., & Cabrera, E. E. P. (2024). Análisis del artículo 28 del COIP con atención al contrato jurídico que genera la posición de garante y su errónea interpretación. *Polo del Conocimiento*, 9 (5), 1343-1362. <https://n9.cl/dxnd5>
- Torres Castillo, T. R., Rivera Velasco, L. A., & Ronquillo Riera, O. I. (2021). La acción extraordinaria de protección analizada desde la jurisprudencia de la Corte Constitucional del Ecuador. *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9 (1). <https://n9.cl/yq3kb>
- Tupayachi Vásquez, L. I. (2024). Entre el conflicto y la integración: Un estudio sobre los cambios, continuidades y tensiones entre los taxistas limeños a partir de la incorporación de las Empresas de Aplicaciones de Transportes (EAT). <https://n9.cl/qz3iu>

## ANEXOS

### Anexo 1: Sentencia 106-20-IN/24

[https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10\\_DWL\\_FL/e2NhcNBlDGE6J3RyYW1p\\_dGUnLCB1dWlkOicxOThiNjMxMy0yYzZkLTQ3OTctOTM0My1mYTg0OGQxNGRkYzcucGRmJ30=](https://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/e2NhcNBlDGE6J3RyYW1p_dGUnLCB1dWlkOicxOThiNjMxMy0yYzZkLTQ3OTctOTM0My1mYTg0OGQxNGRkYzcucGRmJ30=)



**Sentencia 106-20-IN/24**  
**Jueza ponente:** Carmen Corral Ponce

Quito, D.M., 22 de agosto de 2024

### CASO 106-20-IN

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

### SENTENCIA 106-20-IN/24

**Resumen:** La Corte Constitucional acepta parcialmente la acción pública de inconstitucionalidad presentada en contra del artículo 386 párrafo tercero numeral 1 del COIP. En su análisis, determina que: (i) el extracto de la norma impugnada que prescribe “que realice un servicio diferente para el que fue autorizado”, podría ser contrario al principio de mínima intervención penal, derecho al trabajo y derecho a la libertad de empresa y libertad de contratación, por lo tanto, será constitucional siempre que se entienda que el servicio de transporte de pasajeros o bienes que realice el conductor cuente con una regulación que prevea la posibilidad de obtener la respectiva autorización; y, (ii) el extracto que reza “y retención del vehículo por el plazo mínimo de siete días”, es inconstitucional por ser contrario al principio de legalidad sancionatoria en la dimensión de taxatividad, debido a que no determina un plazo máximo para la sanción, por lo tanto, se lo sustituye por el siguiente texto “y retención del vehículo por el plazo máximo de siete días”.