



Carta N° 080-2017/GG/COMEXPERU



74682

Miraflores, 20 de julio de 2017

Señor
GUILLERMO BOCÁNGEL WEYDERT
Presidente
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Congreso de la República
Presente.-



Ref.: Proyecto de Ley N.° 1505/2016-CR

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con la finalidad de transmitirle la opinión de la Sociedad de Comercio Exterior del Perú - ComexPerú, respecto al proyecto de ley de la referencia, por el que se plantea crear y regular el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas.

Al respecto, presentamos las siguientes consideraciones:

1. El proyecto de ley de la referencia tiene por objeto crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas. Según su exposición de motivos, el sustento de esta iniciativa radica en una necesaria protección del consumidor, velar por la seguridad de los pasajeros que consumen este servicio e impedir la desigualdad y competencia desleal contra las empresas de transporte registradas ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad de Lima Metropolitana.
2. En primer lugar, cabe aclarar que el servicio que se pretende regular no es el que está en cuestión, por lo que conviene definir adecuadamente el mismo. Las aplicaciones móviles para canalizar servicios de transporte, son plataformas tecnológicas que emparejan oferta con demanda de este tipo de servicios. La gran mayoría de las empresas que desarrollan estas plataformas tecnológicas ni siquiera se encuentran en el rubro de transportes (no son dueños de vehículos ni empleadores de los conductores), sino en el de tecnología. Es por esta razón que en el marco de diversos procedimientos administrativos iniciados por asuntos de protección al consumidor y de competencia desleal, el Indecopi claramente ha determinado que estas empresas no concurren en el mercado de prestación de servicios de transporte o taxi.
3. Más bien, de prosperar una regulación como la planteada, se estaría buscando regular un sector de la economía en pleno auge mundial, el de la economía colaborativa o compartida (*sharing economy*), que implica un sistema que conecta oferta con demanda para intercambiar y compartir bienes y servicios a través de plataformas electrónicas, en diversos y muy disímiles





campos, como ropa, transporte, préstamos económicos, alojamiento, alimentación, entre otros.

4. Es tal la importancia de la economía colaborativa, que el gobierno chino ha anunciado el lanzamiento de una serie de directrices para impulsar su florecimiento, buscando crear un entorno propicio para la innovación sostenida. Así, según proyecciones gubernamentales, la economía compartida contribuirá al 10% de la producción económica de China para el 2020. Según un informe publicado en febrero, este sector mantendrá un ritmo de crecimiento del 40 % anual en los próximos años. Durante 2016, su facturación alcanzó los 3,45 billones de yuanes (unos US\$ 505,000 millones), un 103% más con respecto al año anterior.

Como bien manifiesta el primer ministro Li Keqiang, “la regulación del reparto de la economía debe ser tolerante, aunque prudente, ya que aún queda mucho por aprender acerca de los nuevos modelos de negocios. Debemos evitar aplicar la metodología tradicional para la economía compartida”. (el subrayado es nuestro)

Y es que compartir recursos gracias a las aplicaciones móviles se está convirtiendo en una forma de vida a la que recurren cada vez más personas en China, donde están naciendo centenares de empresas emergentes (*start ups*) que ofrecen variados servicios compartidos.

Imponer regulaciones a este tipo de servicios, como las que pretende el proyecto de ley, solo generará una limitación al desarrollo innovador que se vive en el país, y que bien podría convertirse en un motor importante de la economía, y su migración a otros países, donde realmente se promueva su aplicación. Otros países, como China, ya se dieron cuenta de esto. Una mala decisión regulatoria, como la planteada en el presente proyecto de ley, podría generar que perdamos condiciones óptimas que generan el desarrollo de este sector.

5. Ahora bien, si aplicamos un adecuado análisis de impacto normativo, que busque evaluar la necesidad de una regulación como la planteada, debemos partir por definir clara y precisamente el problema que se buscaría resolver a través del proyecto de ley propuesto; para de ahí ver si realmente se necesita aprobar una norma y evaluar todas las alternativas posibles que podrían implementarse para atender el problema concreto, a través de un riguroso análisis de costos, beneficios y efectos respecto de todos los grupos de interés que pudieran ser afectados

Como bien se mencionó previamente, de lo planteado en su exposición de motivos, vemos que el problema que se busca atender no está del todo bien delimitado, y en todo caso son varios los problemas que se mencionan como sustento de la regulación, como la protección del consumidor, seguridad de los pasajeros y la competencia desleal contra las empresas de transporte convencionales.

6. Desde el punto de vista del consumidor, encontramos que este tipo de servicio justamente ha generado atender una demanda insatisfecha de los consumidores, quienes encuentran en este tipo de servicio una alternativa más cómoda y económica al servicio de transporte





convencional. Razón que explica el rápido crecimiento de compañías nacionales y extranjeras que prestan este tipo de servicio en el país en tan poco tiempo.

A la par, ello ha generado formalizar a un sector importante, toda vez que todos los pagos realizados se efectúan a través del sistema financiero, pudiéndose comprobar a través de las plataformas tecnológicas todas las transacciones realizadas, con las implicancias tributarias de cumplimiento y fiscalización que ello conlleva¹.

7. En cuanto a la seguridad, independientemente de los controles que las mismas empresas tecnológicas imponen a quienes quieran hacer uso de sus sistemas, el hecho de que las mismas plataformas tecnológicas generen mayor transparencia y visibilidad, además de los servicios de geolocalización brindados, hace que este tipo de servicios sea más seguro que el transporte convencional. Día a día vemos denuncias en las redes sociales, justamente porque el sistema permite total visibilidad e identificación de los actores y servicios efectuados, cosa que no sucede en el transporte convencional.

En todo caso, si esta fuera la raíz del problema, creemos que una mejor alternativa sería extender el uso de las herramientas digitales al servicio de transporte convencional, para así poder detectar más fácilmente los problemas de inseguridad que se generan.

En este punto, cabe destacar algunas iniciativas del Ejecutivo que ha venido impulsando en este sentido, como el desarrollo de la aplicación "Wachitaxi" o la iniciativa que viene impulsando el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos para enfrentar el acoso sexual, conjuntamente con las mismas empresas desarrolladoras de estas plataformas tecnológicas, a través de la protección de los datos personales de los usuarios.

8. Respecto de la competencia desleal con el transporte convencional, ya mencionamos que ello ha sido declarado infundado por la entidad rectora en temas de competencia desleal, que es el Indecopi, por no competir las empresas en el mismo rubro.
9. Sin embargo, sí creemos importante en este punto advertir que el principal problema a atender no es el desarrollo de las plataformas tecnológicas, sino el nivel de informalidad generalizado que existe en el mercado de transporte en el Perú, el cual justamente ha sido superado por aquellos que prestan el servicio valiéndose de estas plataformas tecnológicas, como bien se desarrolla en el presente documento. Así pues, creemos que el marco legal del servicio de transporte convencional es el que realmente merece ser revisado en su integridad, pero dentro de un proceso serio y riguroso, que incluya a todos los actores involucrados.

¹ Sobre todo, en materia de impuesto a la renta, ya que el servicio de transporte de pasajeros se encuentra exonerado del IGV.



10. En conclusión, vemos que la economía colaborativa es un claro ejemplo de autorregulación que no necesita de alguna regulación especial, toda vez que la misma se somete al marco legal vigente en diversos aspectos, como el tributario, de seguridad y de protección al consumidor. En el caso específico de la economía colaborativa aplicada al transporte, encontramos un entorno en el que los conductores encuentran mejores oportunidades de hacer negocios, los pasajeros tienen acceso a un mejor servicio y el Estado asegura recaudación, además de beneficiarse de un menor gasto público en temas de seguridad y de mantenimiento de pistas, por un uso más eficiente del parque automotor.

Así, el proyecto de ley generaría una sobrerregulación a las empresas desarrolladoras de plataformas tecnológicas, que no solo desincentivaría la entrada de nuevos competidores, sino que podría generar un aumento en sus costos y, en consecuencia, mayores precios en perjuicio de los usuarios, incrementado de esta manera la informalidad existente.

Por lo expuesto anteriormente, ComexPerú considera que el presente proyecto de ley no lograría el objetivo que se propone, por lo que opina por su no aprobación y posterior archivamiento.

Atentamente,


Jessica Luna Cardenas
Gerente General

