



CCL | CÁMARA
DE COMERCIO
LIMA
La Fuerza de los Emprendedores
Presidencia

PI 070.04.18/TIC

Lima, 24 de abril de 2018

58066



Señor Congresista
ROY ERNESTO VENTURA ANGEL
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Presente. -

De mi consideración:

Me dirijo a usted en relación al **Proyecto de Ley N° 2687/2017-CR**, que propone la Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas.

Sobre el particular, me permito presentar en adjunto, los comentarios y sugerencias elaborados por nuestro Gremio de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.

Conforme podrá apreciar del citado documento, la regulación tal como ha sido propuesta afectará el desarrollo de emprendimientos tecnológicos y por ende el ecosistema digital peruano.

En tal sentido, expresamos nuestra **opinión contraria** respecto del Proyecto de Ley N° 2687/2017-CR sugiriendo respetuosamente su archivamiento.

Es propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de mi estima personal.

Atentamente,

YOLANDA TORRIANI DEL CASTILLO
Presidenta

YA

60

COMENTARIOS AL PROYECTO DE LEY N° 2687/2017-CR “LEY QUE CREA Y REGULA EL REGISTRO VIRTUAL DE TRANSPORTE PRIVADO MEDIANTE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS”

El Proyecto de ley No. 2687/2017-CR (el “Proyecto de Ley”) propone regular a las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que presten servicio de transporte privado, con el fin de garantizar la calidad del servicio, seguridad y responsabilidad, conforme a las obligaciones que alcanza al operador de la plataforma, el prestador del servicio y al usuario del mismo.

Pues bien, el Proyecto de Ley en referencia, así como los proyectos de ley 2218/2017-CR y 1505/2016-CR son de importante relevancia, pues estos pretenden establecer las reglas que regirán el ingreso y desarrollo de nuevos modelos de provisión de bienes y servicios a través del uso de plataformas digitales. Si bien, los proyectos de ley antes mencionados solo regulan a las plataformas tecnológicas que intermedian el servicio de transporte, el Internet y la digitalización de la economía ha permitido la aparición de plataformas digitales que son utilizadas en distintas industrias. En ese sentido, cualquier regulación en torno a plataformas tecnológicas de transporte tendrán necesariamente un impacto en otros sectores, generando una afectación en el desarrollo del ecosistema digital peruano.

En ese sentido, somos de opinión que el Proyecto de Ley debe ser archivado dado que impone cargas regulatorias a las actividades de intermediación, a través de plataformas digitales o tecnológicas, generando un precedente negativo para emprendimientos de base tecnológicas que buscan aprovechar los recursos dentro de la nueva tendencia colaborativa, constituyéndose como barrera de acceso para distintos actores del ecosistema digital.

I. La economía colaborativa genera beneficios para los peruanos.

Como lo hemos expresado en distintas ocasiones¹, el Proyecto de Ley impacta negativamente en la denominada “economía colaborativa” la cual permite la creación y el desarrollo de mercados virtuales, puntos de encuentro entre demanda y oferta, donde cualquier persona puede convertirse en un proveedor de productos y servicios y donde específicamente la tecnología juega un papel trascendental para permitir usos más eficientes de los recursos².

La economía colaborativa es un fenómeno mundial que ha venido contribuyendo al desarrollo de economías mundiales, y el Perú no ha sido una excepción. Este fenómeno está permitiendo la aparición de emprendimientos tecnológicos peruanos que buscan crear eficiencias. A continuación, les presentamos algunos ejemplos de emprendimientos digitales peruanos:

¹ Carta No. P/196.08.17/TIC de fecha 21 de agosto de 2017 y carta No. 006.01.18/GTIC de fecha 11 de enero de 2018 enviadas a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso respecto a los Proyectos de Ley 1505/2016-CR y 2218/2017-CR.

² The “Sharing Economy” Issues Facing Platforms, Participants & Regulators. A federal Trade Commission Staff Report. November 2016. Pp. 17-19.

Presidencia

- Servicios de transporte para niños, como la plataforma Taxi Mama SOS, que permite que madres de familia se afilien a una plataforma y puedan ofertar sus servicios de recojo y traslado de niños a otras madres y padres de familia.
- Servicios de reparto y despacho de documentos, como las plataformas Urbaner, Chazki y iSend, los cuales permiten que personas se afilien a la plataforma y realicen repartos y envíos de paquetes a empresas.
- Servicios de limpieza y labores domésticas, como las plataformas Housekipp, Helpers y Soyla, las cuales permiten que cualquier persona que desee generar ingresos ofertando su mano de obra para realizar labores de limpieza o cualquier otra labor doméstica (como jardinería, cocina, cuidado de niños y ancianos) pueda conectarse con personas que necesiten sus servicios.
- Servicios de asistente personal, como la plataforma Tudú, que permite que personas que deseen generar ingresos puedan ofertar sus servicios como asistentes personales, realizando todo tipo de labores.

La economía colaborativa permite el surgimiento de nuevas oportunidades para el uso y aprovechamiento de bienes que se encuentran siendo subutilizados, tiempo y capital; así como la creación de mercados múltiples en donde frecuentan la oferta y la demanda, esto permite que más peruanos puedan generar ingresos a través de novedosas formas, contribuyendo a una transformación social y digital de gran impacto en nuestro país³.

II. Problemas advertidos en el Proyecto de Ley No. 2687/2017-CR

El Proyecto de Ley no toma en cuenta los beneficios descritos anteriormente, generando barreras de entrada a nuevos actores del ecosistema digital peruano. A continuación, comentaremos los principales problemas advertidos en el Proyecto de Ley:

2.1 La corresponsabilidad solidaria entre la plataforma tecnológica y el conductor de servicio de transporte.

El artículo 4 del Proyecto de Ley establece lo siguiente:

Artículo 4. Principios de operatividad de las plataformas tecnológicas

Son principios rectores del servicio privado de transporte mediante plataformas tecnológicas, los siguientes:

(...)

d) Responsabilidad. Es corresponsable solidario el operador y el prestador del servicio de transporte, frente a cualquier agravio o lesión al usuario del mismo, conforme al reglamento.

³ El Propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha señalado que las tecnologías de la información y comunicaciones contribuye a la inclusión social y permite generar mayores niveles de eficiencia e innovación en la sociedad, lo cual deriva en impactos positivos en el crecimiento económico y los niveles de empleabilidad.

Esta disposición pretende otorgar responsabilidad compartida al operador (plataforma tecnológica intermediaria), y al prestador del servicio de transporte (conductor). Esta disposición desconoce la naturaleza de las plataformas digitales utilizadas en el marco de la economía colaborativa, dado que éstas solo brindan la “conexión” entre el consumidor (usuario) y el proveedor (conductor privado), en ningún momento la plataforma presta el servicio de transporte. En ese orden de ideas, la plataforma tecnológica solo tiene la función de intermediación, por ello solo debe asumir responsabilidad respecto de la idoneidad del servicio que presta, es decir, la interconexión entre el usuario y el conductor, así como el buen funcionamiento de su plataforma tecnológica. Incluir una corresponsabilidad entre el operador y el conductor genera una carga regulatoria que afectará la oferta de dichos servicios tecnológicos, imponiendo barreras de acceso al mercado digital peruano.

Finalmente, es importante mencionar que la Comisión de Fiscalización de Competencia Desleal del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), ha señalado que, si una empresa se publicita en el mercado, a través de su sitio web y redes sociales, como una plataforma que se dedica a conectar usuarios conductores con usuarios pasajeros, entonces ello no se constituye como prestación del servicio de transporte y, por lo tanto, no incurre en actos de competencia desleal contra las empresas tradicionales de taxis. Se aprecia que estas se dedican únicamente a la “colocación” de transporte, lo que no constituye una prestación del servicio de transporte, servicio final⁴.

2.2. El registro de plataformas tecnológicas generará costos administrativos y no se verifica que aporte ningún beneficio concreto a la problemática planteada por el proyecto de ley.

El artículo 5 del Proyecto de Ley crea el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas, el cual se encuentra a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. En dicho registro deben inscribirse en calidad de persona jurídica todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas de servicio de transporte. Asimismo, se establece que los operadores de plataformas tecnológicas, deben proporcionar al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, la razón o denominación social, los datos del titular y responsable legal, el domicilio legal, nombre de la plataforma tecnológica y los datos de identidad personal y vehicular de sus afiliados y otros datos que pueda requerirse, información que se actualizará bimestralmente.

⁴ Ver Resolución N° 099-2015/CD1-INDECOPI.

Dicho registro y el envío de información actualizada de manera bimestral al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, impone cargas regulatorias que generará un aumento en los costos que tendrán las empresas tecnológicas intermediarias para ingresar y mantenerse en el mercado, lo cual podría traducirse en una mayor tarifa para el usuario final. Asimismo impone costos administrativos relacionados con el mantenimiento de dicho registro y su respectiva supervisión y no se evidencia ni demuestra ningún beneficio o ventaja derivada de la implementación de dicha medida.

2.3. Respeto de la obligación de los conductores de transporte privado de contar con un SOAT de taxi

Como lo hemos señalado en el presente documento, el Proyecto de Ley, tiene por objeto crear y regular a las entidades operadoras de plataformas tecnológicas que presten servicio de transporte privado. Sin embargo, en el numeral c) del artículo 8 del Proyecto de Ley se señala como requisito mínimo, para que el conductor pueda asociarse a la plataforma tecnológica, que cuenten con seguro vehicular (SOAT) para servicio de taxi vigente.

Consideramos que existe una contradicción entre el objeto del Proyecto de Ley y el artículo 8 referido a los requisitos de admisión que deben implementar las entidades operadoras, toda vez que se afirma que el servicio provisto por los conductores es un servicio de transporte privado; sin embargo, por otro lado, se exige que el conductor cuente con seguro vehicular para el servicio de taxi.

Dicho requisito no debería ser exigido toda vez que no nos encontramos frente a un servicio de taxi, sino un servicio privado, como lo ha advertido correctamente el Proyecto de Ley. No tiene sentido exigir un SOAT que no guarda relación con la naturaleza del servicio de transporte privado. Este tipo de cargas adicionales puede limitar ampliamente el número de operadores que actualmente realizan este servicio en las distintas plataformas tecnológicas de intermediación, rompiendo con los principios y eficiencias generadas por la economía colaborativa.

III. La inclusión de un fondo de compensación para el prestador de servicio de transporte.

El artículo 10 del Proyecto de Ley señala que las entidades operadoras deben incluir en el porcentaje de comisión a los prestadores del servicio de transporte un monto del 3% destinado al "fondo de compensación del prestador de servicio de transporte", el cual debe ser administrado por la plataforma tecnológica y debe tener carácter intangible.

Presidencia

Al respecto, consideramos que dicho artículo es abiertamente inconstitucional y atenta contra la libertad de empresa reconocida expresamente en el artículo 59° de la Constitución Política del Perú, el mismo que establece que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza libertad de empresa. Imponer un monto de 3% de la comisión para la creación de un fondo de compensación para el conductor atenta contra la libertad de empresa al interferir ilegalmente en el modelo de negocio de las plataformas digitales a través de las que se ofrecen servicios de transporte, cuando son justamente ellas quienes se encuentran facultadas para definir el funcionamiento de su negocio. No encontramos justificación alguna para modificar los acuerdos de pago entre privados⁵, sobre todo cuando ello va a implicar una variación en el monto que el conductor privado actualmente recibe, pues este podría ser menor.

En base a lo expuesto anteriormente, el Proyecto de Ley, lejos de promover el desarrollo de emprendimientos digitales en el Perú a través de la economía colaborativa, está generando una sobrerregulación que terminará por desincentivar el ingreso de nuevos actores al mercado tecnológico peruano. Consideramos que cualquier fórmula de regulación debe procurar garantizar que Internet y las herramientas digitales continúen siendo un medio para el crecimiento de las economías. Las regulaciones deben velar por causar el menor impacto posible en la posibilidad de innovación, crecimiento económico y desarrollo digital de la economía en general.

⁵ Doctrina comparada sobre la libertad de empresa y el principio de la mínima intervención del estado en la economía: Tribunal Supremo en el asunto *Trinko* (540 U.S. 398, 414 [2004]), no es función de los jueces ni de las autoridades de competencia decirle a una empresa con quién tiene que contratar y **mucho menos a qué precio** (el énfasis es nuestro).

1