



Carta N° 89-2018/GG/COMEXPERU

1592



57299



Señor  
**ROY ERNESTO VENTURA ANGEL**  
Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Congreso de la República  
Presente.-

Ref.: Proyecto de Ley N.° 2687/2017-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 (en adelante, el "Proyecto"), por el que se busca 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.

Al respecto, respetuosamente le indicamos que el Proyecto propuesto tendrá un impacto negativo en el ecosistema digital peruano, en tanto las cargas regulatorias que se pretenden implementar afectarán al desarrollo de actuales y nuevos emprendimientos tecnológicos en el Perú.

A continuación, les presentamos nuestras principales consideraciones en torno al Proyecto de Ley.

1. La economía colaborativa, específicamente dentro del sector de transporte, ha traído muchos beneficios para los peruanos.

La economía colaborativa o compartida ("sharing economy") se caracteriza por ser un sistema que conecta oferta con demanda para intercambiar y compartir bienes y servicios a través de plataformas tecnológicas en diversos y muy disímiles campos, como ropa, transporte, préstamos económicos, alojamiento, alimentación, entre otros.

En el Perú, las aplicaciones tecnológicas que intermedian servicios de transporte han mejorado la situación de los consumidores, pues encuentran en esta alternativa una opción más cómoda, económica y segura respecto al servicio de transporte convencional. Estos beneficios explican el rápido crecimiento de compañías nacionales y extranjeras que prestan este tipo de servicio de interconexión en el país en tan poco tiempo. Esto es gracias a la visibilidad que brindan las plataformas de interconexión respecto a los datos de las unidades y de los operadores que prestan el servicio.

Asimismo, el servicio de intermediación prestado por las plataformas tecnológicas ha generado una mayor formalización de un sector importante, toda vez que muchos de los pagos realizados se efectúan a través del sistema financiero, pudiéndose comprobar a través de dichas plataformas



VA



todas las transacciones realizadas, con las implicancias tributarias de cumplimiento y fiscalización que ello conlleva.

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. El sistema permite total visibilidad e identificación de los actores y servicios efectuados, cosa que no sucede en el transporte convencional.

Pues bien, la economía colaborativa ha permitido el surgimiento de nuevos emprendimientos tecnológicos en el Perú, caracterizados por el uso y aprovechamiento de bienes subutilizados a través de oferta y demanda. Algunos de los emprendimientos tecnológicos que han surgido en base al auge de la economía colaborativa en el Perú son las plataformas iSend, Chazki o Urbaner, en donde personas que buscan prestar servicios de reparto de documentos o paquetes se afilian a una plataforma tecnológica que los interconecta con la demanda. Otro caso es la plataforma Taxi Mama SOS, en donde padres de familia pueden afiliarse y ofertan sus servicios de traslado a niños de otras familias.

## 2. Las cargas regulatorias que el Proyecto propone desincentivan el ingreso de nuevos actores al mercado digital peruano.

### 2.1. Del registro y envío de información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El artículo 5 del Proyecto crea un registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). Adicionalmente, se obliga a los operadores de plataformas tecnológicas proporcionar, bimestralmente, al MTC, 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.

Consideramos que el mencionado registro y la remisión de información bimestralmente impone cargas regulatorias que no reflejan ningún beneficio concreto para la ciudadanía sino que, por el contrario, incrementa los costos de supervisión y gestión de dicho registro para el Estado sin tener un impacto positivo concreto para la población. Una mala decisión regulatoria, como la planteada en el presente Proyecto, podría generar que perdamos condiciones óptimas que generan el desarrollo de este sector.

### 2.2. De la corresponsabilidad establecida en el Proyecto entre el conductor y la plataforma tecnológica.

El artículo 4 del Proyecto señala, como principio rector del servicio privado de transporte mediante plataformas tecnológicas, a la responsabilidad. A través de dicho principio se señala que son corresponsables solidarios el operador y el prestador del servicio de transporte, frente a cualquier agravio o lesión al usuario de este, conforme al reglamento.

Al respecto, es importante mencionar que las aplicaciones móviles que canalizan 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 decir, las plataformas tecnológicas solo facilitan la conexión entre el usuario y el conductor privado. En ningún momento la plataforma presta el servicio de transporte.

Partiendo de dicha premisa, la plataforma tecnológica, al tener solo la función de intermediación, deberá asumir solamente la responsabilidad en cuanto a la idoneidad del servicio prestado (conexión entre oferta y demanda) y el correcto funcionamiento de la plataforma tecnológica. No es posible crear una corresponsabilidad entre el operador y el conductor, dado que la plataforma tecnológica no presta el servicio de transporte, por lo que no es correcto trasladarle la responsabilidad de un servicio del que no tiene control (servicio prestado exclusivamente por el conductor privado).

Justamente, es por esta razón que en el marco de procedimientos administrativos iniciados por asuntos de protección al consumidor y de competencia desleal, el Indecopi claramente ha determinado que estas plataformas tecnológicas intermediarias no concurren en el mercado de prestación de servicios de transporte.

3. El Proyecto incurre en una afectación a la libertad de empresa.

El artículo 10 del Proyecto, el cual señala que las entidades operadoras deben incluir en el porcentaje de comisión de los prestadores del servicio de transporte un monto del 3% destinado a un fondo de compensación, resulta sumamente restrictivo.

Pues bien, dicha disposición resulta a todas luces intervencionista y limitaría la libertad contractual entre actores de la economía. Esta medida vulnera abiertamente la Constitución Política del Perú, la cual garantiza expresamente la libertad de empresa; es decir, el Estado no puede entrometerse en el modelo comercial de las plataformas tecnológicas, modificando los acuerdos de pago que se ha realizado entre privados.

4. El análisis costo beneficio del Proyecto no ha sido adecuadamente sustentado.

La normativa no define de manera clara y precisa cuál es el problema que busca resolver con este Proyecto. Si aplicamos un adecuado análisis de impacto normativo, se debe analizar debidamente el problema para evaluar con precisión si realmente se necesita aprobar una norma, así como evaluar todas las alternativas posibles que podrían implementarse para atenderlo, a través de un riguroso análisis de costos, beneficios y efectos respecto de todos los grupos de interés que pudieran ser afectados.

De lo planteado en su exposición de motivos, vemos que el problema que se busca atender no está bien delimitado, y son varios los problemas que se mencionan como sustento de la regulación, como la protección del consumidor, seguridad de los pasajeros y garantizar la idoneidad del servicio.

Adicionalmente, el análisis costo beneficio contenido en la exposición de motivos, el cual, de acuerdo con el artículo 75 del Reglamento del Congreso, es un requisito de admisibilidad, no ha sido desarrollado. Dicho análisis debe permitir conocer lo que se puede ganar y perder al aprobar





el Proyecto, a fin de contribuir a una adecuada toma de decisiones, permitiendo dimensionar los efectos de la iniciativa e incluso su viabilidad de ejecución<sup>1</sup>. Pues bien, de acuerdo a la Guía de Orientación del Análisis Costo-Beneficio-ACBL No. 06-2005-DCD-DPG/CR del Congreso, se debe identificar el efecto específico de cada uno de los cambios que se producirán como consecuencia de la aplicación de la ley, respecto de las entidades, grupos y sujetos involucrados, lo cual no ha sido efectuado en la exposición de motivos del presente Proyecto, dado que solo se limita a señalar el objeto del Proyecto y a que supuestamente no genera ningún gasto al Estado.

Respecto a la no generación de gasto al Estado, ello no es cierto, dado que el MTC deberá asignar recursos para el mantenimiento y supervisión del registro virtual privado creado, así como para la fiscalización de las medidas de seguridad implementadas a favor del usuario.

En ese sentido, ComexPerú considera que el presente Proyecto generará un precedente negativo para el ecosistema digital peruano al crear una sobrerregulación a las empresas que desarrollan plataformas tecnológicas y debe ser descartado tal como ha sido propuesto.

Agradeciendo su gentil atención, nos valemos de la ocasión para reiterarle nuestra especial consideración y estima personal.

Atentamente,

  
Jessica Luna Cárdenas  
Gerente General



---

<sup>1</sup> Guía de orientación N° 06-2005- DCD-DGP/CR.