

hiperderecho

Lima, 5 de septiembre de 2017

Congresista

BOY VENTURA

Comisión de Transportes y Comunicaciones

Congreso de la República

Presente. —



Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR

Referencia: Oficio No. 1834-2016-2017-CTC/CR

Hiperderecho es una asociación civil peruana sin fines de lucro dedicada a investigar y promover el respeto de los derechos humanos en entornos digitales, conformada por abogados y especialistas en tecnología. Como parte de nuestro trabajo, estudiamos todas las iniciativas de política pública que puedan impactar el ejercicio de derechos y libertades en estos ámbitos.

Hemos analizado con detenimiento el Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR: "Proyecto de Ley que crea y regula el Servicio Privado de Transporte a través de Plataformas Tecnológicas". Al respecto, y en correspondencia al Oficio *ref.* que nos remitió la Comisión solicitando nuestros comentarios, le alcanzamos nuestro análisis y recomendaciones sobre el Proyecto de Ley.

I. ¿Qué son las plataformas de viajes compartidos?

El Proyecto de Ley no ha considerado en su totalidad las distintas relaciones jurídicas que emergen cuando un ciudadano solicita el despacho de un auto privado o taxi a través de una aplicación móvil o una página web. Esto es comprensible porque se tratan de servicios nuevos, producto de una serie de relaciones jurídicas complejas y que, además, están en constante evolución y cambio.

No obstante, las leyes peruanas como cualquier ordenamiento jurídico moderno está preparado para comprender nuevas relaciones contractuales. Desde la perspectiva de las normas peruanas vigentes y los contratos suscritos entre las partes, para los servicios de este tipo más populares en Perú estamos frente a tres relaciones jurídicas:

- **Entre el Pasajero y la Plataforma:** La plataforma presta el servicio de puesta en contacto, despacho, coordinación o, en muchos casos, intermediación del pago por el servicio de transporte privado prestado por un tercero. Este servicio combinado podría ser entendido como una mezcla de los servicios

plataforma una comisión que puede ser fija o equivalente a un porcentaje de la tarifa final cobrada al Pasajero. Este servicio de referencia y coordinación de pago podría asimilarse al que prestan las agencias de empleo temporal o a la forma en la que dos agentes económicos se refieren consumidores a cambio de una comisión.

II. Los servicios de transporte privado contratados a través de medios electrónicos no operan fuera de la ley

No existe ninguna relación o negocio jurídico en nuestro país que se encuentre exonerado de la ley. Las tres relaciones jurídicas descritas en la primera sección de esta carta se encuentran bajo el alcance de los siguientes ordenamientos normativos:

1. **Código Civil**, en tanto son contratos celebrados en territorio nacional o respecto de servicios a ser prestados en territorio nacional. Adicionalmente, la responsabilidad por cualquier daño que pueda generarse a terceros cae dentro del ámbito de la Responsabilidad Civil Extracontractual. Así, por ejemplo, si como producto de la prestación del servicio de transporte el Pasajero se ve involucrado en un accidente y sufre daños físicos puede demandar por daños y perjuicios en el fuero civil al Conductor del Vehículo y a la persona jurídica que opera la Plataforma. En ese caso, un juez determinará en base a la legislación y jurisprudencia nacional la existencia de un nexo causal entre el daño generado y la participación de cada uno de los denunciados.
2. **Código Penal**, en tanto es aplicable a todo el que comete un hecho punible en el territorio nacional. De esta manera, el Conductor de la Plataforma, el Pasajero y la Empresa podrían ser denunciados y condenados por los tribunales peruanos por cualquier falta o delito que cometan durante la prestación de los servicios descritos en el apartado anterior.
3. **Código de Protección y Defensa del Consumidor**, en tanto éste es aplicable a las relaciones de consumo que se celebran en el territorio nacional o cuando sus efectos se producen en éste. Como señalamos en la sección anterior, al menos dos de los servicios prestados entre las partes califican como servicios en el marco de las normas de protección al consumidor. La posibilidad de que la relación entre Plataforma y el Conductor del Servicio se encuentre comprendida por esta protección especial va a depender de si puede considerarse o no al Conductor como un consumidor o si, por el contrario, como otro proveedor.
4. Normas tributarias, laborales y demás regulación sectorial aplicable en territorio nacional, en tanto son servicios prestados en Perú y siempre que satisfagan los requisitos de aplicación espacial de la norma concreta.

transporte o de taxi prestado por el Conductor del Vehículo. El grado de responsabilidad de la Plataforma deberá de limitarse en el plano civil y penal a su vinculación al hecho generador del daño o actividad punible. En el ámbito de la protección al consumidor, la Plataforma debería de responder exclusivamente por la idoneidad de la prestación de los servicios que comercializa y presta directamente como la coordinación y despacho de un conductor y un vehículo bajo las condiciones ofertadas.

Imponer un estándar de responsabilidad objetiva solidaria aumenta el costo fijo de la prestación del servicio de las Plataformas, las comisiones cobradas al Conductor del Vehículo y también las tarifas cobradas a los pasajeros finales. Actualmente, muchas Plataformas han elegido contratar seguros especiales ante cualquier daño generado en la prestación del servicio privado de transporte o tienen una política de devolución del monto cobrado flexible ante cualquier reclamo. En otras palabras, muchas Plataformas han identificado la necesidad de garantizar la satisfacción de los pasajeros y su seguridad y la han convertido en una ventaja competitiva para diferenciar su oferta comercial. Creemos que este es un signo positivo en el mercado y que la legislación debe continuar permitiendo la experimentación en modelos de negocio sustentados en tecnología.

No obstante, el Proyecto de Ley bajo comentario contiene un lenguaje ambiguo respecto del grado de responsabilidad que intenta imponer a las empresas que operan las Plataformas. Al punto que resulta imposible determinar si se impone una responsabilidad objetiva solidaria entre la Plataforma y el Conductor del Vehículo o no por los daños generados a terceros o por la responsabilidad administrativa como prestador del servicio de transporte. Por un lado, el artículo 3 señala que la oferta del servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas no exime al operador del servicio de sus responsabilidades legales. Si por “operador del servicio” privado de transporte entendemos al Conductor del Vehículo, esta declaración resulta innecesaria y no afecta en nada el escenario de responsabilidades legales existentes en la actualidad. Por otro, el artículo 7 del Proyecto establece la responsabilidad compartida entre la Plataforma y el Conductor del Vehículo exclusivamente respecto de las obligaciones contenidas en los artículos 4 (sobre requisitos mínimos de operación) y 6 (sobre requisito de registro de plataforma). Es decir, en ningún extremo del Proyecto de Ley puede sostenerse que se impone una responsabilidad objetiva solidaria entre la Plataforma y el Conductor del Vehículo por la prestación del servicio privado de transporte prestado por el Conductor del Vehículo o por daños a terceros. Aunque la imposición de cierta forma de responsabilidad objetiva en este extremo se insinúa en la Exposición de Motivos, ello no queda reflejado en la propuesta legislativa misma.

Por lo expuesto, solicitamos a su Comisión tenga a bien recibir estos comentarios y los sume al debate en torno a esta iniciativa. Del mismo modo, si es necesaria alguna precisión o mayores alcances nos ponemos a su disposición para cualquier consulta sobre este Proyecto de Ley o sobre otras iniciativas que la Comisión de la cual hace parte requiera. Sin más, le expresamos nuestros mejores deseos y mayor consideración.

Atentamente,

Miguel Morachimo Rodríguez
Director Ejecutivo

Carlos Guerrero Argote
Director de Investigación

Asociación Civil Hiperderecho
Jr. Colina 107, Barranco, Lima 15063
RUC: 20551193099
Teléfono: 997781176

Sobre los autores de esta carta

Miguel Morachimo es Abogado por la Pontificia Universidad Católica del Perú y Máster en Derecho, Ciencia, y Tecnología por la Universidad de Stanford, California, Estados Unidos.

Carlos Guerrero es Bachiller en Derecho por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Ha seguido cursos sobre regulación de Internet en la Organización de Estados Americanos, la Universidad San Andrés y la Universidad de Palermo, Argentina.