

Lima, 16 de enero de 2018

Oficio No. 0549-2017-2018-GMS/CR

Señor Congresista  
**ROY VENTURA ANGEL**  
Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Lima.-

Asunto: Carta No 05-2018/GG/COMEXPERU

De mi consideración :

Por medio del presente, lo saludo atentamente y a la vez aprovecho la oportunidad para informarle que este Despacho ha recibido el documento indicado en el rubro suscrito por la Gerente General de ComexPeru, mediante el cual transmiten su opinión respecto al Proyecto de Ley No. 2218/2017-CR, respectivamente.

En tal sentido, siendo un tema que compete a la Comisión que usted preside, hago traslado del documento, para su consideración.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración.

Atentamente,

.....  
GUILLERMO MARTORELL SOBERO  
Congresista de la República



COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Proveido N° -----

*J. Nicolini*

*PL: 2218*

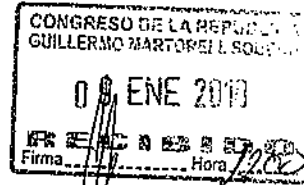
*[Signature]*

Firma

Fecha: *5/2/18*

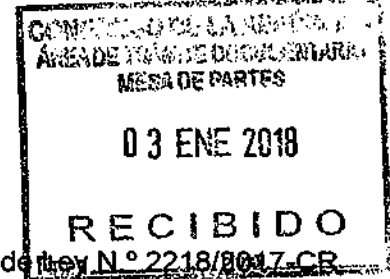


Carta N° 05-2018/GG/COMEXPERU



34265  
Miraflores, 03 de enero de 2018

Señor  
**GUILLERMO MARTORELL SOBERO**  
Miembro de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Congreso de la República  
Presente.



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 regular el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial – taxi.

El proyecto de ley de la referencia tiene por objeto regular el servicio de interconexión que brindan las plataformas tecnológicas, a través de entidades administradoras en el país. Según su exposición de motivos, el sustento de esta iniciativa radica en la necesidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios de estas plataformas; facilitar la inclusión social, el desarrollo socioeconómico sostenible, la competitividad y el libre ejercicio de los derechos; así como defender los intereses de los consumidores y usuarios de los servicios informáticos y de transporte para garantizar su idoneidad y calidad. Al respecto, presentamos las siguientes consideraciones:

1. La normativa no define clara y precisamente cuál es el problema que busca resolver con este proyecto de ley. 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.

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, el resguardo de la competitividad del sector y garantizar la idoneidad del servicio.

2. Desde el punto de vista del consumidor, encontramos que este tipo de servicio justamente ha mejorado su situación, pues encuentran en esta alternativa una opción





más cómoda, económica y segura respecto al servicio de transporte convencional. Razón que explica 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.

3. A la par, ello 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 las plataformas tecnológicas todas las transacciones realizadas, con las implicancias tributarias de cumplimiento y fiscalización que ello conlleva<sup>1</sup>.
4. 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.
5. Si la seguridad 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 sector y que, contrario a las aplicaciones tecnológicas, no brindan ningún tipo de seguridad para el usuario. Asimismo, para salvaguardar la integridad y bienestar de los usuarios, y reducir la inseguridad en el sector transportes, la solución no radica en regular las aplicaciones tecnológicas, sino en mejorar cabalmente el cumplimiento de las leyes y penas a aquellos que delinquen.

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.

6. Incluso, ciertos aspectos del proyecto de ley resultarían sumamente restrictivos, como en el caso del artículo 9, que delimita un único tipo de cobro para los operadores del transporte, por el uso de las aplicaciones tecnológicas, algo que a todas luces resultaría intervencionista y limitaría la libertad contractual entre actores de la economía.

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





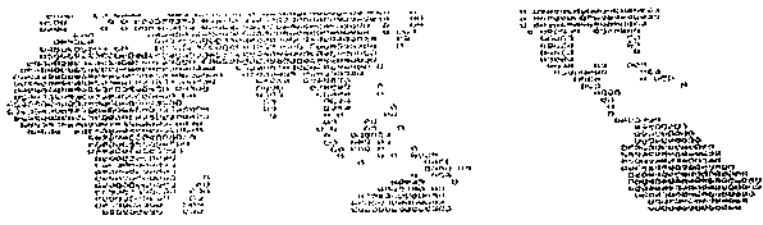
7. De prosperar una regulación como la planteada, se estaría buscando regular un sector de la economía en pleno auge mundial, el de la economía colaborativa o compartida (*sharing economy*). Este implica un sistema que conecta oferta con demanda para intercambiar y compartir bienes y servicios a través de plataformas electrónicas, en diversos y muy disímiles campos, como ropa, transporte, préstamos económicos, alojamiento, alimentación, entre otros.
8. Es tal la importancia de la economía colaborativa que, por ejemplo, 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 manifiestan, "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, donde están naciendo centenares de empresas emergentes (*startups*) que ofrecen variados servicios compartidos.

9. 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 no se restrinja ni sobreregule 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.
10. Creemos importante 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.
11. 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 que no debe ser aprobado.

Atentamente,

**Jessica Luna Cárdenas**  
Gerente General

