



MFE
19
115195-17

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO”

INFORME N° 213-2017-EF/62.01

Para : Señorita
CLAUDIA COOPER FORT
Viceministra de Economía

Asunto : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas.

Referencia : Oficio N° 1719-2016-2017-CTC/CR

Fecha : 14 JUL. 2017

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita al Ministerio de Economía y Finanzas emitir opinión respecto del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas.

Al respecto, cabe señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

El proyecto de ley analizado en el presente informe tiene por objeto regular el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas con la finalidad de:

- i. Asegurar la legalidad del servicio.
- ii. Promover la mejora y calidad del servicio.
- iii. Identificar corresponsabilidades entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio.

Para ello, plantea reconocer legalmente este servicio, establecer un conjunto de requisitos similares a los del Servicio de Taxi Metropolitano (SETAME), crear un Registro de plataformas tecnológicas habilitadas, establecer la corresponsabilidad del administrador de la plataforma por el incumplimiento de la regulación y definir al Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) como las entidades que controlan y sancionan lo dispuesto en esta norma.





MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO”

II. ANÁLISIS

1. Contexto y necesidad de la regulación propuesta

El servicio de taxi en las ciudades grandes del país, como Lima, tiene un alto componente de informalidad. De acuerdo a la ONG Luz Ámbar, de los 226 mil taxis que circulan en Lima Metropolitana, 100 mil son informales, otros 100 mil pertenecen a empresas fachada, 20 mil son formales independientes y 6 mil operan como taxis remisero –que son los más fiscalizados.

La informalidad en este sector genera que la calidad del servicio sea baja. Al no cumplir con regulaciones mínimas de seguridad y competir en el mercado de servicio de transporte de pasajeros únicamente en función del precio del servicio, las unidades son inseguras y el servicio es de baja calidad. Adicionalmente, estas unidades pueden encubrir asaltantes. Por ejemplo, solo en Lima se registraron 1500 asaltos en 2016 a bordo de taxis de la calle –cifras subestimadas al estar basadas solo en los casos reportados. Por último, al tener que negociar la tarifa y el destino sin el uso de tecnología para ello, el tiempo que demora abordar un taxi genera congestión vehicular.

En este contexto, las plataformas tecnológicas que intermedian entre el que oferta servicios de transporte y el que los demanda, configuran parte de la solución a los problemas del mercado de servicio de taxi en el Perú. En particular, la calidad de los vehículos ha mejorado, la seguridad es mayor –menor número de asaltos reportados–, el destino y la tarifa no son negociados lo que agiliza el servicio, disminuye el tiempo para que el que oferta el servicio encuentre pasajeros con lo cual se reducen los costos y los precios del servicio, y reduce el impacto ambiental que supone la circulación de un vehículo sin destino fijo.

Por lo expuesto anteriormente, el proyecto de ley menciona que resulta necesario asegurar la legalidad de esta alternativa de servicio de transporte de pasajeros. Sin embargo, es preciso distinguir el servicio de taxi regular del de transporte privado basado en la utilización de plataformas tecnológicas en tanto la plataforma es el espacio en donde operan los ofertantes y demandantes del servicio. A diferencia del servicio de taxis, donde se hace indispensable la regulación por parte del Estado para asegurar requisitos mínimos del servicio, el servicio de transporte privado basado en la utilización de plataformas tecnológicas tiene como garante del servicio a dichas plataformas que regulan la actividad en función de las demandas de los usuarios. En este sentido, no es adecuada la mención realizada en el artículo 2 del proyecto de ley en el cual se menciona que se estaría prestando el servicio de taxi.

2. Los requerimientos deben ser los menos posibles para asegurar que este mercado se desenvuelva adecuadamente y facilite la competencia.

Sin perjuicio de lo mencionado en el punto anterior, la plataforma que se define como el espacio en donde se realizan un conjunto de transacciones entre los ofertantes del servicio de transporte privado y los demandantes, debe ceñirse a ciertos requisitos mínimos que garanticen la seguridad de los pasajeros y la disminución de posibles externalidades. Sin





MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO”

embargo, los requisitos no deben generar costos de transacción que disminuyan los beneficios sociales intrínsecos del sistema.

En el caso del proyecto de ley evaluado, existe un conjunto de requerimientos que no solo no aseguran que el servicio cumpla con estándares mínimos, sino que generarían una carga al servicio, la cual sería trasladada al usuario y mermaría los beneficios de este mercado. En ese sentido, a continuación se listan las observaciones presentadas a los requisitos planteados en el proyecto de ley (ver Tabla 1):

Tabla 1: Observaciones a ciertos requerimientos exigidos en el proyecto de ley

Artículo	Requerimiento	Observación
Artículo 4, literal a)	Que el pasajero pueda verificar varias características del vehículo (placa, color, modelo, año) y del conductor (DNI, licencia de conducir, fotografía).	<p>Las plataformas tecnológicas deben lograr que los demandantes del servicio sean capaces de ubicar al ofertante. En ese sentido, <u>ya existen incentivos suficientes para poder brindar ciertos datos que permitan dicha verificación.</u> Prueba de ello es que todas las aplicaciones más utilizadas en el mercado cuentan con información del vehículo (modelo, placa) y del conductor (nombre, fotografía).</p> <p>Añadir la obligación de consignar más datos no genera beneficios adicionales en tanto, en base a los resultados del mercado, los datos que se consignan son los suficientes para identificar al vehículo y al conductor. Asimismo, en caso de querer hacer una queja, los datos del que brindó el servicio o del pasajero quedan registrados en la plataforma. <u>Lo que genera esta obligación es un aumento de costos de transacción lo que podría disminuir la competencia en el mercado. Por ello, se debe eliminar este requisito.</u></p>
Artículo 4, literal b)	“Los conductores deberán contar con la licencia respectiva (...)”	En tanto la licencia de conducir es un requisito obligatorio para poder conducir, <u>se sugiere precisar que se está haciendo referencia a la licencia de conducir y no a otra licencia.</u>
Artículo 4, literal c)	“Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio y hasta el destino final.”	<p><u>Este requisito podría generar ineficiencias en el servicio de transporte por dos motivos:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Las rutas pueden variar durante el trayecto en tanto el tráfico es variable –sobre todo en hora punta. Esto asegura disminuir el tiempo del trayecto, con lo que tanto el ofertante como el demandante mejoran su bienestar.2. Existen servicios tipo <i>pool</i> en los que la ruta es incierta y se va determinando en función de los pasajeros del camino. <p>Adicionalmente, en tanto el viaje puede ser compartido con cualquier usuario en todas las aplicaciones, no existe beneficio alguno de la propuesta.</p>
Artículo 4, literal d)	“Tener seguro vehicular.”	El único seguro vehicular exigible es el SOAT. En ese sentido, <u>se sugiere precisar que el requerimiento es el de tener SOAT correspondiente.</u>



MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO”

Tabla 1: Observaciones a ciertos requerimientos exigidos en el proyecto de ley

Artículo	Requerimiento	Observación
Artículo 4, literal h)	Contar con un libro de reclamaciones virtual.	Con la finalidad de fomentar la competencia al no aumentar los costos a las plataformas y de salvaguardar el derecho de los ciudadanos a generar reclamos en caso lo consideren pertinente, <u>no es adecuado exigir un único mecanismo para canalizar los reclamos cuando pueden existir mecanismos equivalentes para hacer reclamos en la misma plataforma.</u>
Artículo 4, literal i)	Se exige, además de cumplir con tener la revisión técnica vigente, que los vehículos tengan el “confort y seguridad necesario para trasladar al pasajero”	Si bien es adecuado que los vehículos que brindan el servicio cuenten con la <u>revisión técnica vigente</u> para vehículos particulares, este documento <u>es suficiente para acreditar que el vehículo es lo suficientemente seguro</u> como para trasladar al pasajero. Por otro lado, <u>exigir que los vehículos cuenten con el “confort necesario”</u> apela a una variable subjetiva. Por ello, la mejor manera de medirla es a través de la evaluación de los consumidores quienes elegirán el servicio también en función al confort promedio que brinde una plataforma con respecto a otra. De ponerse en la ley, por el grado de subjetividad, reduciría la predictibilidad de la norma y generaría costos de cumplimiento que reducirían la capacidad de fomentar competencia.
Artículo 4, literal j)	Prohíbe a los vehículos que operan en estas plataformas a recoger pasajeros en la vía pública.	<u>Esta prohibición no puede imponerse a los vehículos inscritos como vehículos de taxi en la municipalidad respectiva.</u> La razón es que un agente podría operar en el mercado de servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas y en el servicio de taxi. Para ello, naturalmente deberá cumplir las regulaciones de cada servicio. Por lo tanto, no es correcto prohibir esta posibilidad.
Artículo 4, literal k)	Entrega de comprobante de pago.	De la exposición de motivos se entiende que se debe dar comprobante de pago para, entre otros motivos, poder “rendir cuentas por su transporte”. Sin embargo, estos servicios no solo generan un comprobante de pago virtual, sino que, en caso de requerirlo, también pueden dar factura para el reembolso respectivo. De lo anterior se desprende que <u>la obligación debe estar en brindar un comprobante virtual como mínimo y tener la alternativa de brindar factura en caso sea solicitada con la anticipación correspondiente.</u>
Artículo 4, literal l)	“Otras que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones”	Como se mencionó al inicio, los requerimientos deben estar circunscritos a las necesidades básicas de seguridad y formalidad. En ese sentido, <u>no corresponde imponer requisitos más allá de los dispuestos en el proyecto de ley.</u>





MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

“AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO”

Tabla 1: Observaciones a ciertos requerimientos exigidos en el proyecto de ley

Artículo	Requerimiento	Observación
Artículo 4, último párrafo	“Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas deberán de (...) contar con una central telefónica de atención al usuario las 24 horas del día (...)”	Las plataformas tecnológicas suponen una reducción de costos de intermediación por la tecnología utilizada en el proceso. Dicha reducción de costos permite elevar su productividad y generar mayores eficiencias en el funcionamiento del mercado. Sin embargo, al establecer la obligación específica de una “central telefónica de atención al usuario las 24 horas del día” y no de un mecanismo para que la plataforma pueda canalizar los reclamos tanto de los demandantes como los ofertantes del servicio, se pierde esta ventaja.
Artículo 5 y 6	Se crea el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el servicio de transporte privado. La entrada a dicho registro seguirá las condiciones que establezca el MTC y será obligatorio para operar en el país.	Se observan estos artículos por las siguientes razones: <ol style="list-style-type: none">1. <u>Los requisitos establecidos en el artículo 4, de acuerdo a las modificaciones propuestas en el presente informe, son suficientes para asegurar criterios mínimos de seguridad y legalidad del servicio.</u>2. El registro obligatorio de estas plataformas <u>no contribuye a lograr ninguno de los objetivos</u> planteados en el proyecto de ley.3. <u>Si el MTC quiere tener información sobre estos servicios para otros fines, puede identificar a todas las empresas que funcionan como operadores de estas plataformas tecnológicas y su respectivo RUC sin tener que trasladar costos innecesarios al administrado.</u>

3. Sobre la corresponsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas y de los ofertantes del servicio.

Los artículos 7, 8, 9 y 10 del proyecto de ley versan sobre la corresponsabilidad, el control y las sanciones. Sin embargo, todos esos puntos ya están estipuladas en la práctica y en la legislación vigente.

Tal como se cita en la exposición de motivos, en la Resolución Final N° 10502016/CC2, el INDECOPI declaró fundada una denuncia interpuesta contra un operador de una plataforma tecnológica que brinda este servicio en tanto consideró que era corresponsable al no haber implementado mecanismos de seguridad apropiados. Dicha corresponsabilidad se haría extensiva a los requisitos estipulados en el proyecto de ley sin necesidad de agregar ningún artículo. Asimismo, las sanciones por dichos actos y los mecanismos para determinarlos, también están diseñados.

Por otro lado, es necesario volver a mencionar que el control sobre la “calidad del servicio” tal como se menciona en el artículo 8 del proyecto de ley, genera problemas de fiscalización y de predictibilidad para el administrado en tanto es una variable subjetiva. En ese sentido,



MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS DE ECONOMÍA
INTERNACIONAL, COMPETENCIA Y PRODUCTIVIDAD

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

cabe recordar que el INDECOPI es competente para evaluar la idoneidad del servicio, pero no su calidad.

Por lo tanto, se presentan observaciones a los artículos 7, 8, 9 y 10 del proyecto de ley.

III. CONCLUSIÓN

De acuerdo a lo expuesto en el presente informe, las plataformas tecnológicas que intermedian entre el que oferta servicios de transporte y el que los demanda, configuran parte de la solución a los problemas del mercado de servicio de taxi en el Perú. Sin perjuicio de ello, esta Dirección General formula observación respecto del proyecto de ley, debido a que:

- i. Parte de los requerimientos propuestos generarían costos innecesarios a los usuarios de las plataformas y no permitirían que este mercado se desenvuelva adecuadamente y facilite la competencia.
- ii. La corresponsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas y de los ofertantes del servicio ya ha sido establecida en las resoluciones del INDECOPI al respecto. Por lo tanto, se observan los artículos 7, 8, 9 y 10 del proyecto de ley.

Es todo cuanto tengo que informar.

Atentamente,



PEDRO HÉRRERA CATALÁN
Director General
Dirección General de Asuntos de Economía
Internacional, Competencia y Productividad



74582

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
Secretaría General del Concejo

095
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

21 AGO 2017

RECIBIDO

CONGRESO DE LA REPUBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
MESA DE PARTES

20 JUL 2017

RECIBIDO

Firma: Hora:

Lima,

19 JUL. 2017

OFICIO N° 618 - 2017-MML-SGC

Firma: Hora: 10:53 PM

Señor Congresista

GUILLERMO A. BOCANGEL WEYDERT

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Congreso de la República

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, Tercer piso, Plaza Bolívar

Cercado de Lima.-

Referencia: Oficio N° 1720-2016-2017/CTC-CR
(D/S N° 161289-2017)

Me dirijo a usted por encargo del señor Luis Castañeda Lossio, Alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima, en atención a su pedido de opinión respecto al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, "Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas electrónicas".

Al respecto, se remite para conocimiento y fines, copia del Informe N° 119-2017-MML/GTU-SST de fecha 28 de junio de 2017, emitido por la Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano de la Gerencia de Transporte Urbano.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA

JOSÉ MANUEL VILLALOBOS CAMPANA
SECRETARIO GENERAL DEL CONCEJO

COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Proveído N°

.....

.....

.....

Firma

Fecha: / /



Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano

INFORME N° 119-2017-MML-GTU-SST



A : Álvaro Enrique Castro Guzmán
Gerencia de Transporte Urbano

De : Sandra Isabel Noriega Saldaña
Subgerente del Servicio de Taxi Metropolitano

Asunto : Opinión técnica respecto al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR
remilido por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del
Congreso de la República.

Referencia : a) Documento Simple N° 161289-2017(16.06.2017)
b) Proveído N° 1748-2017 (16.06.2017)
c) Proveído N° 4158-2017 (20.06.2017)
d) Proveído S/N (20.06.2017)
e) Memorando N° 1809-2017-MML/GTU-AL (22.06.2017)

Fecha : Lima, 28 de junio de 2017

Por medio del presente me dirijo a usted, para informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 De acuerdo a la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, de fecha 08 de octubre 1999, se estableció que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, conforme lo establece el Artículo 3° de la citada Ley. Para este fin, se establecen lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, los mismos que rigen en todo el territorio nacional.
- 1.2 Conforme lo establecido en el Numeral 11.2 del Artículo 11° de la ley acotada, señala la competencia normativa: "Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.
- 1.3 Asimismo, el Literal c) del Numeral 12.1 del Artículo 12° de la norma en mención, define la competencia de gestión como: "[...] la facultad que tienen las autoridades competentes, implementan los principios rectores y la disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente Ley y en los reglamentos nacionales", dentro de la cual, se comprende la siguiente facultad: "Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre, de acuerdo a lo que establece la presente Ley, los reglamentos nacionales correspondientes y las normas vigentes en materia de concesiones."
- 1.4 De acuerdo al Subnumeral 3.63.6 del Numeral 3.63 del Artículo 3° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, el cual define el Servicio de Transporte Especial de Personas como: "Modalidad del servicio de transporte público de personas prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Se otorga a los transportistas mediante una autorización y se presta en el (...) ámbito provincial mediante las modalidades señaladas en el ámbito nacional y además mediante el servicio de taxi", definiendo el servicio de taxi de la siguiente manera: "servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino (...) La tarifa a cobrar por este servicio (...)."
- 1.5 Asimismo, el Subnumeral 7.1.2.6 del Numeral 7.1 del Artículo 7° del dispositivo legal precedente, mediante el cual, se clasifica el servicio de transporte terrestre de personas, se contempla al servicio de taxi como el servicio de transporte especial de personas; siendo que, de conformidad con el Subnumeral 52.4.5 del Artículo 52°, la prestación del servicio de taxi se ve plasmada en una autorización para prestar en servicio en mención.
- 1.6 De los derechos de los usuarios, encontramos que, en el Subnumeral 76.2.13 del Artículo 76° del decreto en mención, se enuncia: "A exigir en el servicio de taxi (...) el respeto y cumplimiento de la normatividad de tránsito y la que regule la actividad (...).





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano

- 1.7 De otro lado, el Literal a) del Subnumeral 7.3.2.2 del Artículo 7° de la Ley N° 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, a su vez modificado por el Decreto Supremo N° 009-2015-MTC de fecha 24 de septiembre de 2015, expone las clases de inspección técnica vehicular, dentro de las cuales encontramos la Inspección Técnica Vehicular Complementaria, encontrándose sujetos a la misma los vehículos destinados al servicio de transporte de taxi; además, de conformidad con el Artículo 8°, los vehículos del servicio de transporte especial de personas, deberán pasar por Inspección Técnica Vehicular, con una frecuencia semestral, otorgándoseles el CIIV respectivo por una vigencia de seis (06) meses.
- 1.8 El Subnumeral 9.1.2 del Artículo 9° del Decreto Supremo N° 007-2016-MTC Aprueba el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y Modifica el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, mediante los cuales, se contempla la clasificación de las licencias de conducir, entre las cuales encontramos la Clase y Categoría A-II-A, la cual autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de personas de la categoría M1 destinados al servicio de transporte especial de pasajeros en las modalidades de taxi, (...).
- 1.9 Conforme lo establecido en el Numeral 7.4, Artículo 161° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, es competencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima el otorgar concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de las distintas modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga, de ámbito urbano e interurbano, así como las instalaciones conexas.
- 1.10 Mediante el documento a) de la referencia, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, Guillermo A. Bocangel Weydert, solicitó a la Municipalidad Metropolitana de Lima, emitir opinión respecto al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR "Proyecto de ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas".

II. ANÁLISIS:

- 2.1 La elaboración del Plan Maestro de Transporte incluye varios proyectos que son de vital importancia pero que requieren una inversión considerable y de implementación a largo plazo. La Municipalidad tiene a su cargo la administración del transporte público, gerencia de tráfico y red vial, así como el desarrollo del marco regulatorio que garantice la institucionalidad de la prestación de los servicios de transporte a la comunidad. Esta propuesta quiere incorporar y articular los proyectos de transporte de la administración municipal con el sistema actual de transporte público urbano. El Plan Maestro de Transporte, constituye lo ideal para la gestión del desarrollo del transporte en los próximos 20 años, pero se debe de iniciar con acciones de ordenamiento y racionalización del Transporte y Tránsito.
- 2.2 Con el objetivo de mejorar la competitividad de Lima, se propone una serie de acciones que sirvan de manera complementaria a los proyectos que vienen desarrollando las diversas instituciones de la Ciudad de Lima que permita una adecuada movilidad de las personas y bienes en un marco de sostenibilidad ambiental, actuando sobre la demanda - desincentivando el uso del vehículo particular - y la sobreoferta, fomentando el desarrollo de un transporte colectivo más eficiente y competitivo, que promueva el desarrollo de la industria del transporte.
- 2.3 De acuerdo a lo preceptuado en el Párrafo 1.2 del presente informe, la competencia normativa en materia de transporte terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores públicos y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 2.4 En esa misma línea, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes es uno de los reglamentos nacionales derivados de la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; que tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano

- 2.5 Por otro lado, el servicio de transporte especial de personas, dentro del cual se encuentra el servicio de taxi, tiene como característica el cobro de una tarifa por el servicio prestado, siendo que, el servicio de transporte privado tiene como particularidad: "sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación"¹.
- 2.6 Que, Mediante Documento Simple N° 16128-2017 de fecha 16 de junio de 2017, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, Guillermo A. Bocangel Weydert, solicitó a la Municipalidad Metropolitana de Lima, emitir opinión respecto al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR "Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas".
- 2.7 De acuerdo a la revisión efectuada al proyecto en mención, el mismo que consta de diez (10) artículos, los cuales analizaremos a continuación:

Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR "Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas".	
TEXTO PROPUESTO	ANÁLISIS
<p>Artículo 1.- Objeto de la Ley</p> <p>La presente Ley tiene por objeto crear y regular el servicio privado de transporte de pasajeros ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas, con el fin de asegurar la legalidad del servicio, promover la mejora en calidad del mismo e identificar las corresponsabilidades entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio.</p> <p>Artículo 2.- De las entidades operadoras de plataformas tecnológicas.</p> <p>Para los efectos de la presente ley, se entenderá por entidades operadoras de plataformas tecnológicas, a las entidades que intermedien para el servicio de transporte de pasajeros, ejerciendo la función de administrados o que proporcionen cualquier sistema, aplicación, tecnología o mecanismo de carácter informático, que permita acceder a un servicio de transporte remunerado de pasajeros prestando el servicio de taxi y cuyo pago pueda ser de forma electrónica.</p>	<p>En el Artículo 1° del proyecto de ley, se advierte, que tiene por objeto el crear y regular el <u>servicio de transporte privado</u> a través de plataformas tecnológicas. Aspecto que no se articula con lo señalado en el Artículo 2° del proyecto en mención, que propone que las empresas intermediadoras presten el servicio de taxi. Cabe precisar, que de acuerdo a lo contemplado en el Numeral 3.63 del Artículo 3° del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se entiende por servicio de taxi como aquella <u>modalidad del servicio de transporte público de personas</u> prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad.</p>
<p>Artículo 3. De la intermediación de las plataformas tecnológicas en el servicio de transporte privado</p> <p>La intermediación constituye la oferta del servicio de transporte privado basado en la utilización de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales, diseñadas para interactuar entre personas naturales que presten un servicio de transporte privado, con usuarios del servicio que deseen a título propio contratar el servicio de transporte privado y cuyo pago puede ser en efectivo o de forma electrónica.</p> <p>La oferta del servicio privado de transportes a través de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales, no exime al operador del servicio de las responsabilidades y obligaciones establecidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor, ni del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, ni</p>	<p>Del mismo modo, el Artículo 3° del proyecto de ley, no guarda armonía con lo señalado en el Artículo 2° del proyecto antes mencionado. En razón a que no se encuentra definida la modalidad de servicio de transporte (público/privado), a la cual, se le brindaría el servicio de intermediación a través de la plataforma tecnológica.</p>



¹ Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Artículo 3°:

3.61 Servicio de Transporte Privado: Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica dedicada a una actividad o giro económico que no es el transporte, con el que se satisface necesidades propias de dicha actividad o giro económico y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación. Se presta con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA.



Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano

<p>de las que se deriven en materia civil o penal producto del servicio.</p>	
<p>Artículo 4º Del Requerimiento mínimo de la Plataforma Tecnológica.- Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que presenten el servicio de transporte privado de pasajeros, se constituye en persona jurídica y deben contar con sus aplicaciones y en el vehículo con las siguientes exigencias como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> Permitir al pasajero conocer el vehículo (placa, color, modelo y año) e identificar claramente al conductor del mismo (número de documento de identidad, licencia de conducir y fotografía). Los conductores de vehículos deberán contar con la licencia respectiva. El vehículo operador de la plataforma tecnológica garantizará ello. Permitir que el pasajero conozca la ruta por la que el conductor se desplace. Tener seguro vehicular Informar sobre los términos y usos de la aplicación Contar con un mecanismo para determinar la tarifa. Contar con Tecnologías de geo localización. Deberá contar con un libro de reclamaciones virtual. Los vehículos deberán contar con revisión vigente, conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. Del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y tener el confort y seguridad necesario para trasladar pasajeros. Los vehículos no podrán recoger pasajeros en la vía pública con lo que no han concertado previamente el servicio virtual de transporte. Se deberá entregar al usuario del servicio el comprobante de pago del mismo emitido por el operador de la plataforma tecnológica. Otras que determine el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. <p>Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas deberán de contar por lo menos con una oficina administrativa en el país y, asimismo, contar con una central telefónica de atención al usuario las 24 horas del día, así como tener personería jurídica y ser contribuyente del estado.</p>	<p>Del análisis efectuado al Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, el Artículo 4º no guarda relación con lo señalado en el Artículo 2º. Por consiguiente, hasta que no se establezca la modalidad del servicio de transporte, a la cual, se propone regular y brindar el servicio de intermediación a través de plataformas tecnológicas, no es factible el análisis correspondiente.</p>
<p>Artículo 5º Del Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el Servicio de Transporte Privado.- Crease el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el Servicio de Transporte Privado, el mismo que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este registro deberá incluiría todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establecerá los requisitos administrativos para el registro de las entidades operadoras del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas y las publicará en su portal institucional. El mismo que deberá incluir al titular y</p>	<p>En lo referido, al Artículo 5º del proyecto materia de análisis, debemos señalar, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones –MTC, es un órgano del Poder Ejecutivo, <u>responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país.</u> Que a diferencia de una plataforma tecnológica o compañía de tecnología, <u>está desarrolla aplicaciones para teléfonos inteligentes que conectan a socios conductores con personas que buscan un tipo transporte.</u> En virtud de ello, debemos precisar que el ministerio en mención, no es competente para regular, administrar un registro de plataformas tecnológicas que no brinda un servicio de transporte.</p>





Municipalidad Metropolitana de Lima
Gerencia de Transporte Urbano
Subgerencia del Servicio de Taxi Metropolitano

responsable legal de la entidad operadora, el domicilio legal y Registro de Contribuyente.	
Artículo 6°. De la Obligatoriedad del Registro de la Plataforma Tecnológica. Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que presten el servicio de transporte privado de pasajeros deberán de inscribirse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el Servicio de Transporte Privado a cargo del Ministro de Transportes y Comunicaciones para poder operar en el país.	De acuerdo a lo manifestado en el acápite anterior, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC, no es competente para regular lo referido a plataformas tecnológicas.
Artículo 7°. De la corresponsabilidad del administrador de la plataforma. El administrador de la plataforma virtual del servicio de transporte privado y el conductor de la Unidad que presta el servicio son responsables del cumplimiento de lo establecido en los Artículos 4 y 6 de la presente Ley, su omisión es sancionable conforme a lo dispuesto por el Código de Protección y Defensa del Consumidor.	De igual manera, el presente artículo contraviene lo señalado en el Artículo 2° del presente proyecto.
Artículo 8°. Del Control y sanciones del Servicio por parte del Indecopi. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), a mérito de sus competencias y facultades, controla y sanciona la calidad del servicio que prestan las plataformas tecnológicas para el servicio de transporte privado.	Conforme lo establecido en el Numeral 11.2 del Artículo 11° de la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala la competencia normativa: Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.
Artículo 9°. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones sanciona el incumplimiento de lo dispuesto por esta norma.	No amerita análisis.
Artículo 10°. De las Infracciones y Sanciones. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tipifica las infracciones y establece las sanciones por incumplimiento de la presente Ley.	No amerita análisis.

I. CONCLUSIÓN

Del análisis efectuado a los párrafos precedentes, debemos precisar, que 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", deberá guardar armonía entre sí, asimismo establecer qué tipo de servicio o actividad de transporte (público o privado) se reglamentará con dicha propuesta de ley, con la finalidad de modificarla o adecuarla a la vigente Ley N° 27181 y demás dispositivos legales.

Atentamente,


MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
GERENCIA DE TRANSPORTE URBANO
SUB GERENCIA DEL SERVICIO DE TAXI METROPOLITANO

 Abog. SANDRA ISABEL NORIEGA SALDAÑA
 SUB GERENTE

