



PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Despacho Viceministerial  
de Justicia

1725

"Decenio de la igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año del emprendimiento y la innovación"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
25 MAY 2018  
**RECIBIDO**  
Firma:..... Hora:.....

Miraflores, 22 MAYO 2018

063161

OFICIO N° 569-2018-JUS/VMJ

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO  
MESA DE PARTES  
23 MAY 2018  
**RECIBIDO**  
Firma:..... Hora:.....

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

Referencia : Oficio N° 1065-2017-2018-CTC/CR.

Asunto : Opinión técnica sobre los proyectos de ley N° 1505/2016-CR y N° 2218/2017-CR, que pretenden regular el servicio privado de transporte a través de plataformas electrónicas.

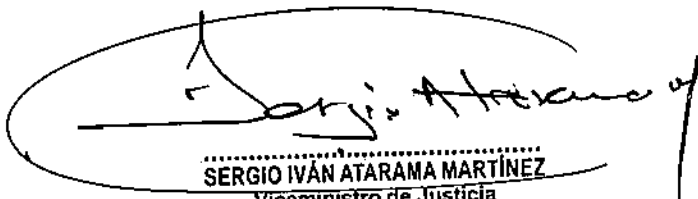
De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente en nombre del Ministro de Justicia y Derechos Humanos, así como para dar respuesta al documento de la referencia, sobre los proyectos de ley del asunto.

Al respecto, me permito remitir copia del Informe Legal N° 73-2018-JUS/DGDNCR, documento emitido por la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del sector, con el cual se atiende su requerimiento.

Hago propicia la ocasión para reiterar mi especial consideración y estima.

Atentamente

  
.....  
**SERGIO IVÁN ATARAMA MARTÍNEZ**  
Viceministro de Justicia  
MINISTERIO DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS



V/A



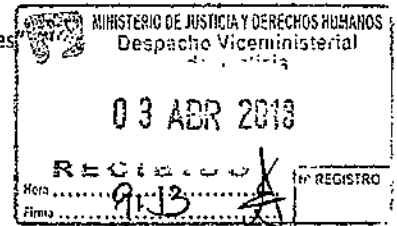


PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"



**INFORME LEGAL N° 13-2018-JUS/DGDNCR**

**A :** JUAN T. FALCONÍ GÁLVEZ  
Viceministro de Justicia

**DE :** MIRIAM ISABEL PEÑA NIÑO  
Directora General de Desarrollo Normativo y  
Calidad Regulatoria

**ASUNTO :** Opinión jurídica sobre los Proyectos de Ley N°  
1505/2016-CR, "Proyecto de Ley que crea y  
regula el servicio privado de transporte a través  
de plataformas tecnológicas" y el Proyecto de  
Ley N° 2218/2017-CR, "Ley que regula el servicio  
de las entidades administradoras de plataformas  
tecnológicas que ofertan aplicativos de  
interconexión para la contratación del servicio de  
transporte especial – taxi".

**REFERENCIA :** Oficio N° 1065-2017-2018-CTC/CR  
(Proveído N° 431)

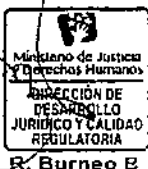
**FECHA :** Miraflores, 02 ABR. 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted con la finalidad de informarle lo siguiente:

**I. OBJETO:**

1. El presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República invita a esta Dirección General a asistir y participar de la mesa técnica multisectorial de análisis de los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR y 2218/2017-CR, referidos a la regulación de empresas que administran plataformas tecnológicas que ofertan servicios de interconexión para la contratación del servicio de taxi, que había sido programada para el día 23 de marzo de 2018<sup>1</sup>.
2. En tanto dicha participación implica desarrollar una posición institucional previa respecto a ambos proyectos de ley, en aplicación de lo dispuesto en el numeral 8.3 de la Directiva N° 001-2012-JUS/VM-DNAJ sobre "Procedimientos para la emisión de Consultas Jurídicas, Informes Jurídicos y Dictámenes Dirimentes en la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos", aprobada por Resolución Ministerial N° 0024-2012-JUS, en el presente caso corresponde emitir un Informe Legal.
3. El objeto del presente Informe Legal es analizar los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR, "Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas" y el Proyecto de Ley N°

<sup>1</sup> Mediante comunicación telefónica y mensaje al teléfono personal, el asesor de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Steve Sánchez informó que la mesa de trabajo será reprogramada para el 6 de abril del presente.



Trabajando para  
todos los peruanos



PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

2218/2017-CR, "Ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial – taxi".

## II. ANTECEDENTES:

II.1. Mediante el documento de la referencia, recibido el 15 de marzo de 2018, el congresista Roy Ventura Ángel, presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, invita a esta Dirección General a asistir y participar de la mesa técnica multisectorial de análisis de los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR y 2218/2017-CR, referidos a la regulación de empresas que administran plataformas tecnológicas que ofertan servicios de interconexión para la contratación del servicio de taxi, que había sido programada para el día 23 de marzo de 2018.

II.2. El Oficio N° 1065-2017-2018-CTC/CR ha sido derivado a esta Dirección mediante Proveído N° 431.

## III. BASE LEGAL

- III.1. Constitución Política del Perú.
- III.2. Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- III.3. Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.
- III.4. Decreto Supremo N° 043-2003-PCM, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
- III.5. Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General.
- III.6. Decreto Supremo N° 008-2006-JUS que aprueba el Reglamento de la Ley N° 26889.

## IV. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

4. El objeto del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR se encuentra regulado en su artículo 1, el mismo que señala:

"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 y calidad del mismo e identificar las corresponsabilidades entre el operador de la plataforma y los usuarios del servicio".

5. Para ello, incorpora disposiciones relativas a la información mínima que debe contener la plataforma tecnológica, crea el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas para el servicio de transporte privado, propone disposiciones para la responsabilidad del administrador de la plataforma, entre otras.

6. Por su parte, el Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR tiene por objeto:

"[...] regular el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del



Trabajando para  
todos los peruanos

*g*





PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

servicio de transporte especial, taxi, bajo estándares de seguridad, calidad y eficiencia."

7. Para ello, contiene disposiciones referidas a la creación del Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Tecnológicas, a los requerimientos técnicos y legales que deben cumplir las entidades administradoras de plataformas tecnológicas, responsabilidad del administrador de la referida plataforma, requisitos que deben cumplir los operadores (conductores), cobro de tarifas por el servicio, entre otras disposiciones.

## V. ANÁLISIS:

### V.1. Sobre el comercio electrónico y las tiendas virtuales

8. La Organización Mundial del Comercio ha definido al comercio electrónico como la "producción, publicidad, venta y distribución de productos a través de redes de telecomunicaciones"<sup>2</sup>. Gracias a la introducción y la rápida difusión de internet, el comercio electrónico se ha constituido como una herramienta importante para la realización de transacciones comerciales, pues cuenta con una serie de ventajas frente al comercio tradicional, pudiendo complementar o incluso sustituir otros medios de transacción comercial<sup>3</sup>.
9. Tal como se ha señalado, el comercio electrónico genera ventajas tanto a los consumidores de los países en desarrollo como a los proveedores de los bienes o servicios. En el caso de los consumidores, la Organización Mundial del Comercio cita los siguientes ejemplos:
  - a) Amplía la oferta de productos, mejora la calidad y hace más rápidas las entregas.
  - b) Facilita la obtención de información acerca de las características del producto.
  - c) Reduce los costos de entrega y, en general, los costos de transacción<sup>4</sup>.
10. Los proveedores, por su parte encuentran en el comercio electrónico con las siguientes ventajas:
  - a) Aumenta las posibilidades de exportación.
  - b) Reduce no solo la desventaja que representa la distancia física con los consumidores, sino también otros obstáculos de penetración en el mercado. Para vender quizás no siga siendo necesario mantener establecimientos en cada circunscripción territorial al que se tenga acceso: las "tiendas virtuales"



R. Burneo B.



M. Peña N.

<sup>2</sup> *Consecuencias del Comercio Electrónico para el desarrollo*, Nota de la Secretaría de la Organización Mundial del Comercio (OMC). 23 de noviembre de 1998, p. 2, definición que se mantiene, tal como se puede apreciar en la página web oficial de la OMC:

[https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/bey4\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/bey4_s.htm), consultado el 21 de marzo de 2018

<sup>3</sup> *Ibid*

<sup>4</sup> *Ibid*, p.3



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

pueden permitir el almacenamiento de los productos cerca del lugar de producción y la distribución directa al consumidor.

c) Elimina o reduce el costo que representa la intervención de los intermediarios en la venta de sus productos.

11. Toma importancia la definición de *startup*, concepto ligado a los negocios en la era digital. Una *startup* "es una gran empresa que en su etapa temprana; a diferencia de una Pyme, la *startup* se basa en un negocio que será escalable más rápida y fácilmente, haciendo uso de tecnologías digitales"<sup>5</sup>. Negocios digitales como Uber nacieron como una *startup*<sup>6</sup>.

V.2. Funcionamiento de las aplicaciones para la contratación del servicio de taxi

12. De acuerdo al blog especializado: Vida y futuro<sup>7</sup>, las aplicaciones para la contratación de un servicio de taxi no son empresas de transporte, o en todo caso, no encajan en el concepto tradicional. Lo explica del siguiente modo:

"[...] hay alguien que quiere trasladarse del punto A al punto B. Hay alguien con un vehículo que está viajando desde el punto A al punto B. ¿Cómo hacer que estas dos personas puedan ayudarse? (una llevando a la otra y ésta ya está pagando un precio justo por el aventón). Ahí entran estas apps".

13. Continúa remarcando que no se trata de empresas de transporte pues no tienen empleados a los conductores, y que su espíritu no es eliminar el servicio de taxi, sino ser una mejor alternativa.

14. En sentido semejante, en el diario Gestión se ha explicado el funcionamiento de estas aplicaciones, en el siguiente sentido<sup>8</sup>:

"Dichas aplicaciones son plataformas tecnológicas que permiten organizar el servicio de transporte para los usuarios con terceros proveedores independientes: los conductores, quienes no están empleados por la empresa dueña de la aplicación. En ese sentido, **no son empresas proveedoras de servicios de taxi, sino que funcionan como agentes intermediarios entre el conductor del vehículo y el usuario que requiere trasladarse**, es decir, son una herramienta que conecta oferta y demanda" (negritas agregadas).

15. Por su parte, la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI –, ha reconocido que los aplicativos para el servicio de taxi son un

Handwritten signature

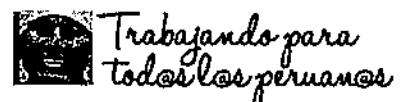


<sup>5</sup> Información obtenida de la página web especializada <https://www.entrepreneur.com/articulo/304376>. Consultada el 21 de marzo de 2018.

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Consultado el 21 de marzo de 2018 en <https://elcomercio.pe/blog/vidayfuturo/2016/09/aun-no-entienden-como-funcionan-las-apps-de-taxis>

<sup>8</sup> <https://gestion.pe/tecnologia/aplicaciones-taxis-requieren-regulacion-137500>. Consultado el 21 de marzo de 2018





PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

comercio virtual por el cual conecta a sus usuarios con unidades de transporte particular a efectos de que brinden el servicio de taxi<sup>9</sup>.

16. Para mayor abundamiento, se han revisado los términos y condiciones de tres de las aplicaciones de servicio de taxi para verificar la información que brindan respecto al servicio prestado:

- a) Los términos y condiciones de UBER<sup>10</sup> señalan, en el numeral 2, referido a los servicios, lo siguiente:

"Los Servicios constituyen una plataforma de tecnología que permite a los usuarios de aplicaciones móviles de Uber o páginas web proporcionadas como parte de los Servicios (cada una, una "Aplicación") organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes de dichos servicios, incluidos terceros transportistas independientes y terceros proveedores logísticos independientes, [...] USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES Y QUE DICHS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADAS".

- b) Las condiciones generales para el uso de la aplicación "Beat" por usuarios pasajeros señalan, en el primer párrafo del numeral 3, que "por medio del presente contrato queda establecido que **Taxibeat ni su aplicación Beat no proporciona servicios de taxi, transporte de pasajeros, "radio taxi" ni es un sitio web de taxi.** Taxibeat únicamente autoriza el uso de la Aplicación Beat a efectos que el Usuario Pasajero pueda contactar de manera más eficiente a los Usuarios Conductores que utilicen la Aplicación de Conductores"<sup>11</sup> (negritas agregadas).

- c) *Easy Taxi*, en sus "Términos de Servicio" señala lo siguiente: "**EASY TAXI no provee el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad de taxi y/u otra modalidad de transporte de forma directa o indirecta, así como tampoco crea una relación laboral con los Usuarios Conductores ni con los Usuarios Pasajeros**" (negritas agregadas).

17. En dicho sentido, las aplicaciones para la contratación de servicio de transporte privado de pasajeros no se han constituido como empresas proveedoras del servicio de taxi, únicamente funcionan como intermediarios para la contratación del referido servicio.



R. Burneo B.

### V.3. Análisis del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR.

#### Respecto al artículo 1

18. Se observa que el artículo 1 del proyecto de ley es impreciso, por cuanto señala que el objeto de la propuesta legislativa es "[...] crear y regular el servicio



M. Peña N.

<sup>9</sup> Resolución Final N° 085-2017/CC3-INDECOPI.

<sup>10</sup> Los mismos que se pueden encontrar en <https://www.uber.com/legal/terms/pe/>

<sup>11</sup> Los que se pueden revisar en <https://thebeat.co/pe/terminos-y-condiciones/>





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional”

**privado de pasajeros** ofrecido y administrado a través de entidades operadoras de plataformas tecnológicas [...] (negritas agregadas).

- 19. La iniciativa legislativa tiene por objeto “crear” un servicio que en la práctica no va a crear, pues los servicios de intermediación para la contratación del servicio de transporte de pasajeros no solo ya han sido creados, sino que nacieron como una *startup*, es decir, como una iniciativa privada, no como mandato de una ley.
- 20. Adicionalmente, el segundo párrafo del artículo 60 de la Constitución Política del Perú dispone:  

“Sólo autorizado por ley expresa, el Estado puede realizar subsidiariamente actividad empresarial, directa o indirecta, por razón de alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional”.
- 21. De acuerdo al citado texto constitucional, en palabras de Rubio Correa<sup>12</sup> “el Estado solo deja su rol subsidiario para convertirse en un agente más de la economía cuando reserva para sí ciertos ámbitos de la producción y los servicios, o cuando pone a sus empresas a desarrollar ciertos campos que considere estratégicos de la actividad económica, al margen de la existencia de empresas privadas, o del interés de ellas por ausentarse en dichos ámbitos”.
- 22. En sentido semejante se ha pronunciado Gutiérrez Camacho, al señalar que<sup>13</sup>:

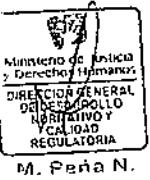
“Una injustificada participación del Estado en la actividad empresarial genera un daño irreparable en la economía, pues no solo no creará riqueza sino terminará por incrementar el gasto público, desalentará la inversión y debilitará el mercado. En línea con este pensamiento, la Constitución ha sancionado el llamado principio de subsidiariedad, lo cual significa que el Estado solo participa en el mercado como agente económico cuando no exista iniciativa privada capaz de satisfacer la demanda”.

- 23. Por su parte, el Tribunal Constitucional ha señalado:

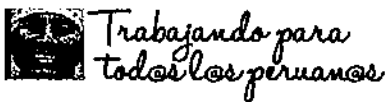
“[...] conforme se desprende del Artículo 60° de la Constitución, el Principio de Subsidiariedad Económica del Estado o, lo que es lo mismo, la cláusula de actuación subsidiaria del Estado en la economía, implica, de un lado, un límite a la actividad estatal (no puede el Estado participar libremente en la actividad económica, sino que solo lo puede hacer sujeto a la subsidiariedad, que debe ser entendida como una función supervisora y correctiva o reguladora del mercado) y, de otro, el reconocer que existen ámbitos que no pueden regularse única y exclusivamente a partir del mercado, lo cual justifica la función de regulación y protección que desempeña el Estado.

Sobre el particular, el Tribunal Constitucional estableció que el Principio de Subsidiariedad tiene dos dimensiones: una vertical y otra horizontal. Conforme a la segunda de ellas, **se impide que el Estado actúe en el ámbito que es propio de**

h



<sup>12</sup> RUBIO CORREA, Marcial (1999), *Estudio de la Constitución Política de 1993*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, T. III, p.235.  
<sup>13</sup> GUTIÉRREZ CAMACHO, Walter (2005), comentarios al artículo 60 de la Constitución Política del Perú en *La Constitución Comentada*. Lima: Gaceta Jurídica, T. I, p. 812.







“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional”

la **sociedad civil**, concepto que apoya la libertad de empresa y de mercado, y que solo reserva al Estado la función de supervisor y corrector”<sup>14</sup> (negritas agregadas).

24. Conforme lo señalado por la doctrina nacional y el Tribunal Constitucional, el Estado no tiene iniciativa para la creación de empresa en tanto se trata de un ámbito propio de la sociedad civil, salvo que no exista iniciativa privada capaz de satisfacer la demanda o por razón de un alto interés público o de manifiesta conveniencia nacional.
25. En dicho sentido, el artículo 1 de la propuesta legislativa no es acorde con el texto constitucional, en tanto, al buscar crear un servicio, no respeta el principio de subsidiariedad de la participación del Estado en la economía nacional, ni explica el alto interés público o la manifiesta conveniencia nacional que fundamentan la propuesta.

#### Respecto al artículo 4

26. El artículo 4 de la propuesta legislativa señala:

“Las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que presenten el servicio de transporte privado de pasajeros, se constituyen en persona jurídica y deben contar en sus aplicaciones y en el vehículo con las siguientes exigencias como mínimo:

[...]

h) Deberá contar con un libro de reclamaciones virtual.

i) Los vehículos deberán contar con revisión técnica vigente conforme lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y tener el confort y seguridad necesarios para trasladar al pasajero”.

27. Se observa la expresión contenida en el primer párrafo: “que **presenten** el servicio de transporte privado de pasajeros” (negrita agregada), en tanto no queda claro el alcance del término “presentar”. Así, el Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española la define de dos maneras, entre otras:

- a) “Dar el nombre de una persona a otra en presencia de ambas para que se conozcan.
- b) Ofrecer, dar”.

28. Como se puede notar, el uso de una u otra definición otorga un sentido distinto al dispositivo normativo: si tomamos la primera definición citada, permite entender que las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales únicamente contactan al usuario con otra persona para su traslado; en cambio, el uso de la segunda definición permitiría entender que los operadores de estas plataformas electrónicas son empresas proveedoras del servicio de taxi en tanto ofrecerían el referido servicio.



R. Burneo B.



M. Peña N.

<sup>14</sup> Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 01535-2006-AF.



PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

29. De la lectura de lo expresado en el artículo 2 propuesto, que reconoce a las entidades operadoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales como intermediarias para el servicio de transporte de pasajeros, se deduce que el término "presenten" adopta la primera definición citada. En dicho sentido, se sugiere aclarar dicha expresión.
30. La misma precisión se hace respecto del texto contenido en el artículo 6 de la iniciativa legislativa.
31. Por otro lado, se propone que tanto la plataforma como el vehículo cumplan con determinadas exigencias; sin embargo, algunas de ellas no pueden ser exigidas tanto al administrador de la plataforma como al conductor: por ejemplo, el conductor no podría tener un libro de reclamaciones virtual en su vehículo; es por ello que se recomienda detallar las exigencias a cada uno de los sujetos contenidos en el presente artículo.
32. Finalmente, el literal i) dispone que el vehículo tenga el confort y seguridad necesarios para trasladar al pasajero. Con respecto a la seguridad, se trata de una disposición que ya se encuentra recogida en el mismo literal al exigir contar con la revisión técnica exigida. Así, el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, señala en su artículo 1 que la finalidad del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares es, entre otros, verificar que los vehículos cumplan las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional con el propósito de garantizar la seguridad del transporte y el tránsito terrestre.
33. Por otro lado, contiene una disposición subjetiva, al exigir que el vehículo tenga el confort necesario. Ciertamente, no hay un parámetro objetivo para medir la comodidad de un vehículo ni mucho menos cuándo un vehículo deja de ser cómodo para sus pasajeros. El Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala que "el artículo no debe contener motivación, sustentación o explicación sobre su contenido. Es **objetivo**<sup>15</sup>" (negritas agregadas), por lo que la disposición contenida en el literal i) del artículo 4 de la propuesta presentada no se ajusta a los criterios de técnica legislativa expuestos.

#### Respecto al artículo 7

34. El Tribunal Constitucional ha señalado, en la Sentencia recaída en el Expediente N° 0003-2005-AI, que

"[...] de acuerdo con el principio de culpabilidad se requiere que la aplicación de una pena esté condicionada por la existencia de dolo o culpa, de conciencia de la antijuridicidad o de la punibilidad, de capacidad de comportarse de acuerdo con las exigencias del Derecho (imputabilidad), de una situación normal para la motivación del autor (exigibilidad). Asimismo, en el momento de la individualización de la pena, el principio de culpabilidad exige que la sanción sea proporcionada al hecho cometido<sup>16</sup> [...]. El principio de culpabilidad se engarza

<sup>15</sup> Aprobado por Acuerdo de Mesa Directiva 242-2012-2013/MESA-CR, p. 42

<sup>16</sup> BACIGALUPO, Enrique (2002) *Justicia Penal y Derechos Fundamentales*, Marcial Pons, Madrid.





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

directamente con la reprobabilidad de una persona por cierto comportamiento,  
no con la sanción por aquella".

35. Tal como sostiene Baca Oneto<sup>17</sup>, el principio de culpabilidad engloba varias exigencias necesarias para que pueda culparse a un sujeto: a) personalidad de las penas, según la cual no puede culparse a un sujeto por hechos ajenos; b) responsabilidad por el hecho, pues ningún daño puede estimarse relevante si no se produce como consecuencia de una acción; c) dolo o culpa, según la cual no basta que el hecho sea materialmente causado por un sujeto para hacerlo responsable, sino que es necesario que haya querido (dolo) o se haya producido pese a haberse podido prever o evitar.
36. Por su parte, el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, dispone en el literal 10 de su artículo 246 que la responsabilidad es subjetiva.
37. Así, la evaluación de culpa implica que "el deudor, por negligencia, omite ejecutar la prestación prometida [...]. El resultado dañoso, no querido por el deudor, obedece pues a su imprudencia, torpeza o, en general, a su falta de diligencia"<sup>18</sup>
38. Al respecto, el artículo 7 del Proyecto de Ley señala lo siguiente:

"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 artículo 4 y 6 de la presente ley, su omisión es sancionable conforme lo dispuesto por el Código de Protección y Defensa del Consumidor".

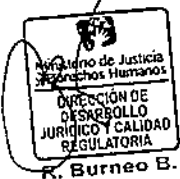
39. Como se aprecia, el artículo 7 hace responsables tanto al conductor del vehículo como al administrador de la plataforma virtual de, entre otros, inscribirse en el registro de la plataforma electrónica, o de contar con un libro de reclamaciones virtual. Sin embargo, tal como se ha desarrollado previamente en el presente informe, es necesario definir qué exigencias corresponden a cada uno de ellos, para así delimitar las responsabilidades del caso.
40. No hacerlo afecta el principio de culpabilidad, pues podría darse el caso de responsabilizar al conductor por no contar con un libro de reclamaciones virtual, cuando por la naturaleza del servicio que presta es materialmente imposible que cuente con uno; o responsabilizarlo porque el administrador de la plataforma virtual no se ha inscrito en el registro de la plataforma electrónica, cuando esto, claramente, no puede ser responsabilidad del conductor.

#### A modo de conclusión

41. Sin perjuicio de lo expuesto, el presente Proyecto de Ley es viable con el levantamiento de las observaciones efectuadas. En dicho sentido:

<sup>17</sup> BACA ONETO, Víctor, p. 8. Consultado el 26 de abril de 2016 en [http://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2271\\_responsabilidad\\_subjetiva\\_u\\_objetiva\\_en\\_materia\\_sancionadora.pdf](http://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2271_responsabilidad_subjetiva_u_objetiva_en_materia_sancionadora.pdf)

<sup>18</sup> OSTERLING PARODI, Felipe y otros (1997), *Para leer el Código Civil*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 10ma ed., p. 136





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
 “Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional”

- a) En el artículo 1, debe precisarse claramente que la norma no crea los servicios de intermediación para la contratación del servicio de taxi.
- b) En el artículo 4, se debe aclarar que los servicios brindados por estos aplicativos son servicios de intermediación. No brindan propiamente el servicio de taxi.
- c) En este artículo también se requiere determinar con claridad las exigencias del operador de la plataforma como del conductor; para de esta manera respetar el principio de culpabilidad en la determinación de responsabilidades, levantando así las observaciones que también han sido hechas al artículo 7.

V.4. Análisis del Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR

Respecto al artículo 4

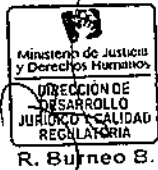
- 42. La parte *in fine* del artículo 4 dispone que la información que obre en el Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Electrónicas, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, será compartida con el Ministerio del Interior y con la Municipalidad Provincial que autorizó el servicio especial de taxi para efectos de control e identificación de los operadores y usuarios.
- 43. Por su lado, la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley reconoce la necesidad de regular las actividades de las Entidades Administradoras de Plataformas Electrónicas en beneficio de los usuarios, en los siguientes términos:

“En tal sentido, las actividades de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos – APPS – mediante el uso de internet y dispositivos móviles para efectos de contratación de servicios especial, taxi, **debe ser reguladas atendiendo al interés de los usuarios y a la utilización de nuevas tecnologías en el transporte terrestre**” (negritas agregadas).

- 44. Adicionalmente, hay que tener en cuenta que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3 del Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM, toda la información que posea el Estado se presume pública.
- 45. En dicho sentido, si lo que se busca es garantizar la protección del usuario del servicio de taxi; y considerando que la información que contiene el registro es pública, debería evaluarse la posibilidad de que la información que contenga el registro sea de acceso público, con las limitaciones que la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública dispone. De esta manera, los usuarios podrán saber, antes de recibir el servicio, si la persona que los trasladará ha sido denunciado anteriormente o si ha sido sancionado por la comisión de infracciones de tránsito, etc., y en caso considerarlo, cancelar el servicio que se ha solicitado.

Respecto al artículo 5

- 46. Señala este artículo lo siguiente:





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional”

“Las entidades administradoras de plataformas tecnológicas para efectos de registro ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones deben cumplir con los siguientes requisitos:

[...]

2. Contar con un sitio web de fácil acceso, con una o más aplicaciones móviles APPS – ofertadas mediante uso de internet, en idioma español, sin perjuicio de poder usar otros idiomas.

3. La plataforma tecnológica debe ser de carácter independiente y de fácil portabilidad, permitiendo el registro de información sobre la prestación del servicio en condiciones técnicas y operativas mínimas.

[...]

5. Debe garantizar la protección de información sensible, contra e acceso y divulgación de información no autorizada, contando además con herramientas y procedimientos para asegurar que la información se mantenga inalterable y con consistencia de datos.

[...]

47. Al respecto, el numeral 2 citado contiene una disposición subjetiva, al señalar que el sitio web debe ser de fácil acceso: la determinación, en general, del grado de dificultad de una acción depende de una serie de parámetros imposibles de uniformizar. En el caso concreto, convergen una serie de situaciones, variables según el sujeto que utilice la aplicación o la plataforma tecnológica, que imposibilitan determinar con objetividad cuándo la aplicación es de fácil o difícil uso; por ejemplo: la pericia del usuario (que además viene determinada por su edad, su nivel de educación, profesión, salud, etc.), calidad de la conectividad de internet, características del dispositivo electrónico que se usa para acceder a la aplicación, entre otros.

48. Es por ello que el numeral 2 del artículo 5 de la iniciativa legislativa no cumple con los criterios de calidad y técnica legislativa que contempla el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República, el mismo que señala que “el artículo no debe contener motivación, sustentación o explicación sobre su contenido. Es objetivo”<sup>19</sup> (negrita agregada).

49. Por su parte, la redacción del numeral 3 no es clara, pues no se explica ni se deduce de su contenido a qué se refiere con que la plataforma tecnológica tenga el carácter de independiente. Adicionalmente, no queda claro si el registro de la información sobre la prestación del servicio a la que hace referencia aplica únicamente al administrador de la plataforma tecnológica - en el sentido de informar previamente sobre los términos y condiciones del mismo - o también es aplicable a favor de usuario o incluso del conductor. Considerando que se busca garantizar la protección del usuario, se sugiere exigir que las aplicaciones permitan al usuario comentar respecto a la calidad del servicio recibido, incluidas las incidencias que hayan podido ocurrir.

  
  
R. Búrneo B.

  
M. Peña N.

<sup>19</sup> Op.cit.



PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

50. En concordancia con lo señalado en el numeral 45 del presente documento, la información que se ha señalado en el párrafo precedente debe incluirse en el Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Electrónicas.
51. Finalmente, en la Exposición de Motivos se hace referencia a la Resolución Final N° 1050-2016/CC2, de la Comisión de Protección al Consumidor N° 2 de INDECOPI, mediante la cual se sanciona a la empresa *Easy Taxi* porque, entre otros, no implementó mecanismos de seguridad para que sus conductores no envíen mensajes de texto y/o realicen llamadas telefónicas a los pasajeros después de brindado el servicio de taxi.
52. En tanto el numeral 5 busca garantizar la protección de la información sensible, se sugiere incluir en este numeral una disposición a fin de garantizar que los conductores no tengan acceso a los teléfonos de los usuarios, sobre todo una vez prestado el servicio que ha sido específicamente solicitado por el usuario por medio de la aplicación en cuestión.

#### Respecto al artículo 9

53. El artículo 9 del Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR propone lo siguiente:

"Los operadores de transporte especial, taxi, estarán sujetos a una tarifa fija mensual por concepto de la instalación y uso del aplicativos -- APPS -- que ofertan las entidades administradoras de plataformas tecnológicas necesarias para la contratación del servicio de traslado de los usuarios".

54. El presente artículo, al imponer el modelo a través del cual las entidades administradoras de plataformas electrónicas obtienen sus beneficios económicos, atenta contra el derecho a la libre iniciativa privada y el derecho a la libertad de empresa, por las razones que a continuación se desarrollan:

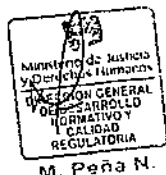
- a) El artículo 59 de la Constitución Política del Perú señala:

"El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública".

El derecho constitucional a la libertad de empresa, conforme señala el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el expediente N° 01091-2011-AA, está conformado por cuatro tipos de libertades:

- i. "Libertad de creación de empresa y de acceso al mercado: libertad para emprender actividades económicas.
- ii. Libertad de organización: supone la libre elección del objeto, nombre, domicilio, tipo de empresa o de sociedad mercantil, facultades a las administradores, políticas de precios, créditos y seguros, contratación de personal y política publicitaria, entre otros.
- iii. Libertad de competencia.
- iv. Libertad para cesar las actividades".

Con respecto a la libertad de la competencia, explica que esta "se presenta cuando un conjunto de agentes económicos (personas naturales o jurídicas),





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional”

en igualdad de condiciones, ponen sus recursos en el acceso o mantenimiento a un determinado mercado de bienes y servicios, es decir, supone la ausencia de obstáculos entre una pluralidad de agentes económicos en el ejercicio de una actividad económica lícita<sup>20</sup>.

Ha señalado también que la imposición de limitaciones al derecho a la libertad de empresa no es necesariamente inconstitucional, pues ningún derecho o libertad es absoluto. Cuando el artículo 59 señala que el ejercicio del derecho a la libertad de empresa no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública no hace sino establecer los límites dentro de los cuales este derecho debe ser ejercido. Reconoce también que estos límites son enunciativos y no taxativos, pues la protección correcta debe provenir del reconocimiento de la dignidad de la persona<sup>21</sup>.

- b) Tal como lo señala el Tribunal Constitucional, el derecho a la libertad de empresa está conformado por la libertad de organización de dicha empresa, lo que incluye, entre otros, las políticas de fijación de precios; lo que aplicado a las entidades que administran estas plataformas electrónicas, supone la libertad de fijar el modelo de cobro a los conductores por el uso de la aplicación.
- c) Para mayor abundamiento, las diferentes aplicaciones que brindan este servicio de intermediación utilizan distintos criterios para obtener ganancias con ocasión del uso sus aplicaciones por los conductores. Al respecto, se recoge lo informado en el diario Gestión<sup>22</sup> sobre los cobros a los conductores que hacen uso de estas plataformas:

“Easy Taxy cobra un valor fijo de S/ 2.50 al conductor por cada viaje realizado, independientemente del valor del mismo. Uber tiene un precio base de S/ 3.25, y realiza el cálculo de la distancia y el tiempo que demora en llegar al destino para solicitar el pago final. En tanto, los afiliados a Cabify y Taxibeat obtienen ganancias comisionando un porcentaje por trayecto”.

Vemos entonces que hay diferentes métodos que utilizan las entidades administradoras de las plataformas electrónicas para la obtención de sus ganancias, criterios que obedecen al modelo de negocio en cuestión y que deben ser implementados en absoluta libertad por los ofertantes del servicio en ejercicio del derecho a la libertad de empresa.

55. Finalmente, si bien es cierto que la Constitución Política del Perú permite la limitación de la libertad de empresa, esta limitación solo puede darse cuando su ejercicio sea lesivo a la moral, a la salud, a la seguridad pública, o en último caso, vulnera el derecho a la dignidad de la persona<sup>23</sup>; sin embargo, el legislador no ha

<sup>20</sup> Concepto desarrollado en la STC recaída en el expediente N° 00028-2008-AI

<sup>21</sup> STC recaída en el expediente N° 3330-2004-PA

<sup>22</sup> <https://gestion.pe/economia/empresas/funciona-negocio-empresas-taxi-operan-aplicaciones-lima-113748>

<sup>23</sup> En la Sentencia recaída en el expediente N° 3330-2004-PA, el Tribunal Constitucional ha señalado: este Tribunal ha sostenido que “[c]uando el artículo 59 de la Constitución señala que el ejercicio de la libertad de empresa ‘no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad publicas’, no está haciendo otra cosa que precisar los límites dentro de los cuales este derecho es ejercido de acuerdo a





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

fundamentado cómo el pago que debe hacer el conductor a las entidades administradoras de las plataformas electrónicas afecta la moral, a la salud, a la seguridad pública o la dignidad de la persona.

#### A modo de conclusión

56. Sin perjuicio de lo expuesto, el Proyecto de Ley es viable, previa atención de las observaciones efectuadas, para ello:
- Se debe evaluar que la información que contiene el registro que se crea en el artículo 4 sea de acceso público.
  - En concordancia con la fundamentación presentada en la Exposición de Motivos de la propuesta legislativa, proponer mecanismos para evitar que los conductores accedan a los teléfonos de los pasajeros una vez prestado el servicio.
  - Se deben evitar disposiciones como la presentada en el artículo 9, que impiden a los operadores a implementar su propia política de precios. Ello es atentatorio contra el derecho a la libertad de empresa.

#### V.5. Requisitos de Calidad Normativa y Técnica Legislativa

57. El Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2006-JUS, dispone en su primer artículo que los anteproyectos de ley se estructuran en las siguientes partes:
- Título de la disposición.
  - Parte expositiva o exposición de motivos.
  - Análisis costo beneficio.
  - Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional.
  - Fórmula normativa, en la que se incluye una parte considerativa, parte dispositiva y parte final.

#### Título de la disposición

58. La Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, dispone en el primer párrafo del artículo 3 que "la Ley debe tener una denominación oficial que exprese su alcance integral".
59. En el presente caso, la denominación del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR: "Proyecto de Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas" no recoge el alcance integral de la misma, pues, como ya se ha señalado, con la aprobación de la iniciativa legislativa no se crea el servicio de intermediación para el transporte privado de pasajeros.

ley. Claro está que estos límites son enunciativos y no taxativos, pues la protección correcta debe surgir de un principio constitucional como es la dignidad de la persona humana, el mismo que se encuentra recogido en los artículos 1 y 3 de la Constitución".







"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

60. Por su parte, el Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR, "Ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial – taxi" sí expresa el alcance integral de la norma.
61. Por lo expuesto, el título del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR no cumple con lo dispuesto en la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.

#### Exposición de Motivos

62. El Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa dispone:

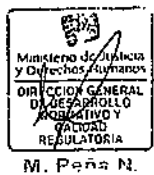
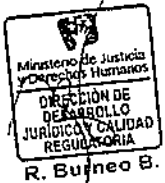
"La exposición de motivos consiste en la fundamentación jurídica de la necesidad de la propuesta normativa, con una explicación de los aspectos más relevantes y un resumen de los antecedentes que correspondan y, de ser el caso, de la legislación comparada y doctrina que se ha utilizado para su elaboración.

Asimismo, la fundamentación debe incluir un análisis sobre la constitucionalidad o legalidad de la iniciativa planteada, así como sobre su coherencia con el resto de normas vigentes en el ordenamiento jurídico nacional y con las obligaciones de los tratados internacionales ratificados por el Estado".

63. Asimismo, el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala que la Exposición de Motivos contiene la fundamentación de la propuesta, "en la que se hace referencia al estado actual de la situación fáctica o jurídica que se pretende regular o modificar y la precisión del nuevo estado que genera la propuesta, el análisis del marco normativo; y, cuando corresponda, el análisis de las opiniones sobre la propuesta".
64. De la revisión de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, encontramos que no fundamenta suficientemente las propuestas presentadas, sino que explica de manera genérica la necesidad de regular el servicio que brindan estas empresas intermediadoras para la contratación del servicio de transporte privado de pasajeros y menciona algunos pronunciamientos de INDECOPI al respecto, sin ahondar en la fundamentación concreta de los aspectos más relevantes del Proyecto de Ley. Idéntico análisis se presenta respecto de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR.
65. Por ello, la Exposición de Motivos de los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR y N° 2218/2017-CR no cumple lo dispuesto por el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa y el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República.

#### Análisis Costo Beneficio

66. Señala el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa que el análisis costo beneficio sirve como método de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables.





PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

La necesidad de la norma debe estar justificada dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos.

67. Asimismo, señala que este análisis es obligatorio en los anteproyectos de normas de desarrollo constitucional, leyes orgánicas o de reformas del Estado; leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.
68. Al respecto, ambos Proyectos de Ley señalan que su implementación no irrogará gastos al Estado, sino que otorga el marco normativo necesario para regular estos servicios y, en el caso del Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR, reducir los índices de criminalidad, estafa electrónica e inseguridad. Este análisis no expone el verdadero impacto que la implementación de la iniciativa legislativa en cuestión generaría en la sociedad, por lo que no cumplen con el análisis costo beneficio y no se adecúan a lo estipulado en las normas de producción y sistematización legislativa.

#### Análisis de impacto de la norma sobre la legislación nacional

69. Tal como lo desarrolla el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional debe precisar si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento o si se trata de una propuesta que modifica o deroga normas vigentes. En caso de tener un efecto derogatorio, éste se debe precisar expresamente. El análisis debe incluir una referencia a los antecedentes, diagnóstico de la situación actual y objetivos de la propuesta. Si se modifica o deroga una norma vigente debe analizarse su idoneidad o efectividad precisando falencias, vacíos o defectos que sea necesario superar mediante una acción normativa.
70. El análisis de la vigencia de la norma sobre la legislación efectuada en ambos proyectos legislativos no se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, en tanto únicamente afirman no contravenir la Constitución Política del Perú ni el ordenamiento jurídico vigente, y que la propuesta complementa la legislación nacional.

#### Fórmula Normativa

71. El Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República señala, entre otros, los siguientes criterios para la redacción y elaboración de anteproyectos de ley:
  - a) Los artículos se identifican correlativamente con números cardinales arábigos seguidos de un punto, salvo en el Título Preliminar, donde se identifican con números romanos.
  - b) Con respecto al modo verbal, predomina el tiempo presente y el modo indicativo.
  - c) Las disposiciones complementarias finales son mandatos que por su naturaleza y contenido no pueden ubicarse en la parte sustantiva e incluyen,



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

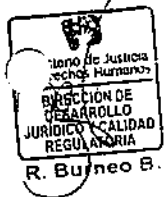
entre otros, las autorizaciones y mandatos dirigidos a la producción de normas jurídicas.

72. En dicho sentido, se observa el Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR en tanto en la redacción de algunos artículos utiliza el tiempo verbal futuro. Por ejemplo, los literales i), j) y k) del artículo 4.
73. Por su parte, se observa el Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR por no seguir los criterios propuestos por el Manual de Técnica Legislativa del Congreso de la República para la identificación de los artículos y por ordenar en el artículo 11 al Poder Ejecutivo la reglamentación de la ley, cuando este mandato debe estar contenido en una disposición complementaria final.

## VI. CONCLUSIONES:

Sobre la base de lo expuesto, se concluye lo siguiente:

- (i) La Dirección General opina 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" es viable con observaciones, de acuerdo al siguiente detalle:
  - a) La redacción del artículo 1 es imprecisa pues la norma no crea el servicio de transporte privado de pasajeros. Adicionalmente, vulnera lo dispuesto en el artículo 60 de la Constitución Política del Perú.
  - b) Se requiere precisar el término "presente" utilizado en el primer párrafo del artículo 4 y en el artículo 6.
  - c) Es necesario diferenciar aquello que se exige al conductor con aquello que es exigible al administrador de la plataforma; e incluso con aquello que puede ser exigible a ambos. Al no hacer esta diferencia y responsabilizarlos por el incumplimiento de estas exigencias, se vulnera el principio de culpabilidad y por ende, el derecho al debido procedimiento.
  - d) En el literal b) del artículo 4 no queda claro qué tipo de licencia de conducir se exige para la prestación del servicio.
  - e) El literal i) del artículo 4 contiene una disposición subjetiva al exigir que el vehículo tenga el confort necesario. Asimismo, la exigencia de seguridad viene implícita en el requerimiento de que el vehículo cuente con la revisión técnica exigida.
- (ii) La Dirección General opina que el Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR, "Ley que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transporte especial – taxi" es viable con observaciones, según el siguiente detalle:
  - a) En aras de garantizar la seguridad del usuario, y de conformidad con el Texto Único Ordenado de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM, se recomienda evaluar





PERÚ

Ministerio de Justicia  
y Derechos Humanos

Dirección General de Desarrollo  
Normativo y Calidad Regulatoria

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

que el Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Electrónicas sea de libre acceso público.


- b) El numeral 2 del artículo 5 contiene una disposición subjetiva al señalar que el sitio web debe ser de fácil acceso.
  - c) La redacción del numeral 3 del mismo artículo no es clara, pues no se explica ni se deduce de su contenido a qué se refiere con que la plataforma tecnológica tenga el carácter de independiente. Tampoco queda claro si el registro de la información sobre la prestación del servicio aplica únicamente al administrador de la plataforma tecnológica o también es aplicable a favor de usuario o del conductor. Esta información debe incluirse en el Registro Nacional de Entidades Administradoras de Plataformas Electrónicas.
  - d) La disposición contenida en el artículo 9 vulnera el derecho a la libertad de empresa, regulado en el artículo 59 de la Constitución Política del Perú.
- (iii) En aspectos de calidad normativa y técnica legislativa, los Proyectos de Ley no cumplen con los requisitos de calidad normativa y técnica legislativa al presentar observaciones en la exposición de motivos, análisis costo beneficio, análisis de impacto de la norma sobre la legislación nacional y en el texto normativo. En el caso del Proyecto de Ley N° 1505/2016-CR, presenta observaciones respecto a su título.

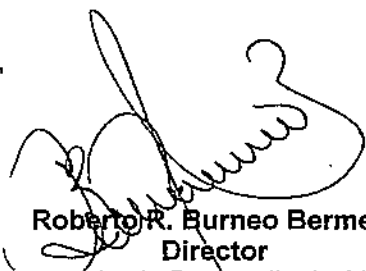
## VII. RECOMENDACIONES

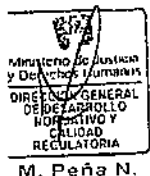
Se recomienda derivar el presente informe a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República para su conocimiento y fines pertinentes.

Es todo cuanto se tiene que informar.

Atentamente,

  
**Miguel Burstein Augusto**  
Abogado Consultor  
Dirección de Desarrollo Jurídico y  
Calidad Regulatoria

  
**Roberto R. Burneo Bermejo**  
Director  
Dirección de Desarrollo Jurídico y  
Calidad Regulatoria





"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"

Visto el presente Informe Legal, y no encontrando observación alguna, esta Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria lo encuentra conforme y hace suyo, por lo que se deriva al Viceministerio de Justicia para la atención correspondiente.



**Miriam Isabel Peña-Niño**

Directora General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria  
Ministerio de Justicia y Derechos Humanos





COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y Hombres"  
"Año del diálogo y reconciliación nacional"

Lima, 12 de marzo de 2018

OFICIO N° 1065 - 2017 - 2018-CTC/CR

RECEIVED stamp from the Ministry of Justice, Office of Administration, Documentation and Archives, Mesa de Partes. Date: 15 MAR 2018, Time: 17:39. Recipient: R. 03:17

Señor (a).

**Miriam Isabel Peña Niño.**

Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria – MINJUS.  
Calle Scipión Llona N° 350, Miraflores.

Asunto : Mesa técnica - "Regulación de empresas administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de taxi".

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo muy cordialmente y a la vez comunicarle que la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República que presido, **ha programado para el día 23 de marzo de 2018, de 9:00 a 13.00 horas**, en las instalaciones del Edificio "Víctor Raúl Haya de la Torre" Sala N°4, "Martha Hildebrandt Pérez Treviño", sito en Av. Abancay, cuadra 2, Plaza Bolívar s/n, **la mesa técnica multisectorial de análisis de los Proyectos de Ley: 1505/2016 – CR y 2218/2017 - CR**, referente a la regulación de empresas que administran plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de taxi, en tal sentido; agradezco su asistencia y aporte técnico.

Sin otra en particular; hago propicia la oportunidad, para expresarle los sentimientos de mi distinguida consideración y deferente estima.

Atentamente,

**ROY VENTURA ÁNGEL**

Presidente

Comisión de Transportes  
Y Comunicaciones

- Se adjunta proyectos de ley.

10

10

10

10