Proyecto de Ley N° 7483/2023-CR

CONGRESO de la REPÚBLICA

HECTOR ACUÑA PERALTA
Congresista de la República

"Decenio de la Igualdad de Oportunidad para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
05 ABR. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora: 11:05 AM

LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE TAXI POR APLICATIVO U OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS ANÁLOGOS

El Congresista de la República **HECTOR ACUÑA PERALTA**, en uso de las facultades conferidas por el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y en los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

El Congreso de la República

Ha dado la ley siguiente:

LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE TAXI POR APLICATIVO U OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS ANÁLOGOS

Artículo 1.- Objeto de la Ley
La presente Ley tiene por objeto regular el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, a fin de establecer requisitos para la adecuada prestación de dicho servicio.

Artículo 2.- Finalidad
La presente ley tiene por finalidad establecer los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el referido servicio.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación
La presente Ley es aplicable a todas las personas naturales y jurídicas, domiciliadas en el Perú o en el extranjero, que prestan el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos.

Artículo 4.- Naturaleza jurídica de la empresa intermediaria del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos
Para efectos de la presente ley, toda empresa cuya finalidad es contactar, a un prestador del servicio de taxi con un usuario del mismo, a través de algún aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos; se considera como una empresa de transporte que brinda el servicio de taxi por aplicativo.

Artículo 5.- Registro de las empresas de transporte que brindan el servicio de taxi a través de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos
Toda persona jurídica o empresa de transporte que brinde el servicio de taxi a través de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos, debe estar registrada en el Registro de Personas Jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

El incumplimiento de este requisito acarrea la suspensión de la autorización de funcionamiento de la empresa, hasta el momento en que subsane dicha obligación.

Artículo 6.- Requisitos que se deben cumplir a fin de brindar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos.

6.1 Los vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Contar con la habilitación del operador de transporte y con la habilitación de la unidad.
b) Pertenecer a la categoría M1, es decir, contar con un máximo de 8 asientos (además del conductor), pesar -como mínimo- 1000 kilogramos (kg) y el motor con cilindrada mínima de 1250 cilindros cúbicos (cc).
c) Contar con cuatro puertas de acceso como mínimo, láminas retrorreflectivas, cinturones de seguridad de 2 y 3 puntos para todos los pasajeros, así como un máximo de 15 años de antigüedad, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al modelo.
d) Disponer de conos o triángulos de seguridad, neumático de repuesto, linterna, botiquín de primeros auxilios, extintor.
e) Contar con placa de rodaje correspondiente al servicio prestado (franja amarilla), debiéndose realizar el cambio ante la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.
f) Contar con el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV), al cuarto año desde la fabricación del mismo.
g) Contar con Sistema de Posicionamiento Global (GPS)
h) Otros que establezca el Reglamento

6.2 Los prestadores del referido servicio deben de cumplir los siguientes requisitos:

a) Contar con licencia de conducir A IIa, como mínimo.
b) Contar con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), o con el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) vigente para prestar el servicio de taxi.
c) Contar con la tarjeta de propiedad del vehículo.
d) No tener antecedentes penales, policiales ni judiciales.
e) Otros que establezca el Reglamento.

Artículo 7.- Verificación del cumplimiento de los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos

Las empresas dedicadas al servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, reciben la solicitud de los prestadores del servicio de taxi, la misma que debe acompañar los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo seis (6) de la presente ley.

Una vez recibida la solicitud, las empresas mencionadas precedentemente emiten la decisión aceptando o denegando la solicitud.

En caso de una denegatoria, se establece un plazo de diez (10) días hábiles, computados desde el día siguiente a la notificación, para que el solicitante subsane la omisión advertida.

Artículo 8.- Responsabilidad solidaria de la empresa que brinda el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos
La empresa que brinda el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos; es solidariamente responsable por los daños patrimoniales ocasionados por el prestador del servicio; sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles y penales que se deriven de tal hecho.

Artículo 9.- Suspensión de la autorización de la empresa que brinda el servicio de taxi a través de plataformas digitales
En todos los casos en que la empresa que brinda el servicio de taxi a través de plataformas digitales incumpla los requisitos establecidos en los artículos cinco (5) y seis (6) de la presente Ley, dicha situación acarrea la suspensión de la autorización de funcionamiento de la empresa, hasta el momento en que subsane las obligaciones legales incumplidas.

Artículo 10.- Bloqueo de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos que ofrezcan que el servicio de taxi
Las autoridades competentes en materia de fiscalización del servicio de transporte informan a la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal, la existencia de aplicativos y/o medios tecnológicos análogos que presten el servicio de taxi que incumplan los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 de la presente Ley.

La Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal de acuerdo con la información que obtenga, de forma directa o por la comunicación de las autoridades competentes en materia de fiscalización, realiza la solicitud de bloqueo respecto de las empresas que brindan el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos, sin cumplir con los requisitos establecidos en la presente Ley.

La Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones requiere a los proveedores de servicios de internet el bloqueo de aplicativos y/o medios tecnológicos análogos que presten el servicio de taxi que incumplan los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 de la presente Ley, desde el día siguiente de recibida la comunicación cursada por la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal.

Los proveedores de servicios de internet notificados con el requerimiento tienen la obligación de bloquear los aplicativos y/o medios tecnológicos análogos en el plazo señalado por la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones.

La Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones comunica también a la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Comunicaciones para que en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, luego de recibido el requerimiento de bloqueo, fiscalice el cumplimiento de la medida.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación
El Poder Ejecutivo reglamenta la presente Ley en un plazo máximo de sesenta (60) días naturales contados a partir del día siguiente de su publicación.

SEGUNDA. Disposiciones administrativas
En el plazo máximo de sesenta (60) días naturales, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente Ley, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emite las disposiciones necesarias para la aplicación de la presente Ley.

Firmado digitalmente por: REYMUNDO MERCADO Edgard Cornelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/04/2024 18:11:00-0500

Firmado digitalmente por: SOTO PALACIOS Wilson FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/04/2024 19:07:00-0500

Lima, marzo de 2024

Firmado digitalmente por: PAREDES PIQUE Susel Ana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/04/2024 17:48:21-0500

Firmado digitalmente por: KAMICHE MORANTE Luis Roberto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2024 13:02:02-0500

Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2024 10:59:18-0500

Firmado digitalmente por: COAYLA JUAREZ Jorge Samuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2024 12:05:51-0500

HECTOR ACUÑA PERALTA
Congresista de la República

Firmado digitalmente por: CHIABRA LEON Roberto Enrique FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2024 13:32:05-0500

Firmado digitalmente por: MARTICORENA MENDOZA Jorge Alfonso FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 03/04/2024 13:59:16-0500

Firmado digitalmente por: BURGOS OLIVEROS Juan Bartolome FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/04/2024 14:15:49-0500

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **05** de **abril** de **2024**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 7483/2023-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **ECONOMÍA, BANCA, FINANZAS E INTELIGENCIA FINANCIERAY**
2. **TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**

GIOVANNI FORNO FLOREZ
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE TAXI POR APLICATIVO U OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS ANÁLOGOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

1.1 Marco normativo nacional de la iniciativa legislativa propuesta

La Constitución Política señala en su artículo 58 que la iniciativa privada es libre y se ejerce en una economía social de mercado, modelo económico a través del cual el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

Desde la perspectiva de la doctrina, la economía social de mercado es entendida como un modelo económico a partir del cual se permite y fomenta la iniciativa privada como uno de los factores del desarrollo del país; sin embargo, bajo este régimen el Estado mantiene un rol protagónico en la búsqueda de la productividad del país y en la prestación de los servicios públicos esenciales, y no renuncia a su rol regulador de la actividad económica, aunque desde una perspectiva subsidiaria.

Así, la doctrina señala que *"[l]a economía social de mercado es una condición necesaria para que la sociedad se desarrolle de una manera digna, que tome en cuenta al hombre y sus talentos propios, que logre un desarrollo integral de la persona en libertad.* ***Se trata de que el Estado tenga un rol propiciador antes que controlista*** *y que promueva la acción del individuo de manera justa y equilibrada. "Se trata de una teoría de orden político, sensible a la dimensión social del orden económico"*[1] (énfasis añadido).

Al respecto, teniendo en cuenta que, bajo el régimen económico de la economía social de mercado, el Estado no abdica de su rol como prestador de servicios públicos, el Tribunal Constitucional ha destacado el referido rol, a través de la sentencia recaída en el Exp N° 00034-2004-AI/TC[2] (Caso "Medio Pasaje").

A través de dicha sentencia, el Tribunal Constitucional establece que si bien, en el marco del régimen de la economía social de mercado, se puede propiciar la participación de los particulares en la prestación de un servicio público, esto no enerva la capacidad de intervención del Estado, con el objetivo de garantizar la calidad del servicio, considerando su naturaleza primordial para la ciudadanía.

---

1 VALDIVIA ARENAS, Carmen. Economía Social de Mercado. Flavio Felice. Revista STUDIUM VERITATIS, Año 15, N. 21, 2017, pág, 338.

2 Disponible en: https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf. Revisado el 25 de febrero de 2024.

De forma expresa, el Tribunal Constitucional señala lo siguiente: "*(...) mientras una actividad económica pueda ser realizada por un particular, el Estado debe respetar su libertad de actuación y determinación económica; contrariamente, - y dado que el fin último es fomentar la competencia-, cuando la oferta privada resulte inexistente o cuando existiendo sea insuficiente, es evidente que no sólo está habilitado a intervenir reconstruyendo el mercado, sino que tal intervención resulta imperiosa ante los riesgos que una situación como esta produciría en la población. Este es el caso de muchos de los servicios públicos calificados por la legislación y que responden al tipo de monopolios naturales, en cuyo caso, el Estado a través de los denominados Organismos Reguladores, controla la calidad y condiciones del servicio, fija la tarifa y garantiza, a su vez, generar condiciones de competencia en los segmentos donde esta sea posible (...). Por ello, aun cuando el Estado -en ejercicio de su libre configuración política-, haya concedido u autorizado la gestión del servicio a los particulares, debido a objetivos de orden económico tales como lograr una mayor eficiencia en la prestación, ello no le resta capacidad de intervención, pues la garantía de disfrute efectivo de los servicios públicos es una obligación frente a la cual el Estado no puede verse ajeno;* ***de ahí que aun subsista el deber estatal de garantizarlo, regularlo y vigilarlo, dada su naturaleza esencial y continua para toda la población***".[3] (énfasis añadido)

De forma específica, en materia de transporte, cabe destacar que el artículo 1 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, tiene por finalidad establecer los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre a nivel nacional.

En ese sentido, dicha ley regula la libre competencia y el rol del Estado en materia de transporte, señala además que el Estado focaliza su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia.

De igual manera, la norma antes señalada, precisa que el Estado ejerce un rol prioritario en aquellos mercados que se desarrollan en áreas de baja demanda de transporte, a fin de mejorar la competitividad en los mismos; y a los existentes en áreas urbanas de alta densidad de actividades, a fin de corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación. Asimismo, la norma busca procurar la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas y el resguardo del medio ambiente.

Como es de advertirse, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, tiene como uno de sus objetivos primordiales procurar la seguridad de las personas que utilizan el transporte público; por tanto, toda iniciativa que tenga por finalidad fortalecer y afianzar la seguridad de los usuarios del transporte

3 En: https://tc.gob.pe/jurisprudencia/2006/00034-2004-AI.pdf. Fundamento Jurídico 38 y 42. Revisado el 25 de febrero de 2024.

público se constituye en una medida afín a los objetivos de la ley matriz del transporte público.

En línea con lo señalado, el artículo 9 de la norma antes mencionada, precisa que es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. De esta manera, se procura la existencia de una fiscalización en materia de transporte eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios.

En este sentido, dado que el rubro del transporte de pasajeros es considerado un servicio público por excelencia, en el Perú el servicio de taxi se considera como un servicio de transporte público, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 3.63 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

En conclusión, el Estado no debe renunciar a ejercer su rol fiscalizador, con la finalidad de velar por el adecuado funcionamiento del servicio de transporte público, rubro que incluye la regulación legal del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios que utilizan el referido servicio.

1.2 La necesidad de establecer una regulación legal al servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos a fin de garantizar la seguridad de los usuarios del servicio

Las aplicaciones móviles que permiten a los usuarios solicitar un servicio de taxi se constituyen en un mercado en crecimiento que se inició en el Perú en el año 2014 y que, desde entonces, no ha dejado de expandirse y consolidarse como una opción masiva de transporte de pasajeros a nivel nacional.

Conforme a las proyecciones efectuadas por el Instituto Peruano de Economía (IPE)[4], en el año 2023 se realizaron alrededor de 531,000 viajes a través del uso de aplicativos u otros medios tecnológicos, lo que ha significado, en los últimos dos años, un incremento en la demanda de este servicio en un 200%, debido al aumento del número de usuarios a nivel nacional. En la misma línea, señala que 133,000 personas usaron activamente estas plataformas de intermediación de movilidad urbana y delivery durante el 2022, con un impacto del 0.59% del PBI, lo que equivale a más de S/ 5.5 mil millones.

Como se advierte de la estadística reseñada previamente, el servicio de taxi por aplicativo es de utilización masiva por parte de la población, que valora la practicidad en la contratación del servicio, el hecho de que se pueda pagar a través

4 Ver: https://gestion.pe/tendencias/demanda-de-taxis-por-aplicativo-crecio-a-triple-digito-en-los- ultimos-dos-anos-que-aspectos-valoran-mas-los-usuarios-noticia/?ref=gesr. Revisado el 5 de marzo del 2024

de medios digitales, elegir el vehículo que los trasladará, la posibilidad de negociar la tarifa a través de un medio digital, entre otros factores.

En este contexto, a pesar de que es de conocimiento público las denuncias de los usuarios de los taxis por aplicativos contra su integridad física, patrimonio y demás bienes jurídicos protegidos y merecedores de tutela[5]; la población sigue utilizando las plataformas digitales como medio de transporte.

En este orden de ideas, cabe advertir que el principal problema del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos es que las empresas que conectan a los usuarios del servicio de taxi con los proveedores de dicho servicio se consideran a sí mismas como empresas tecnológicas intermediarias, por lo que no asumen responsabilidad alguna por los posibles daños a los usuarios que utilizan referido servicio de taxi.

Asimismo, la gran mayoría de los vehículos que prestan el servicio de taxi por aplicativo no cuentan con las autorizaciones correspondientes para brindar este servicio, tales como contar con placa amarilla, SOAT correspondiente, licencia de conducir A-IIa, entre otros. Esta situación genera un riesgo inminente a los usuarios, quienes ante una contingencia no contará con la cobertura respectiva para el resarcimiento de los daños o para garantizar su seguridad y su salud. Además, esto supone una competencia desleal respecto de los taxis formales, quienes sí deben contar con dichas autorizaciones para brindar el servicio.

A pesar de la situación descrita, la posición de las empresas de servicio de taxi por aplicativo ha sido es avalada por el Instituto de Defensa de la Competencia y Propiedad Intelectual (INDECOPI), entidad que mediante la Resolución N° 0084-2020/SDC-INDECOPI de fecha 5 de agosto del 2020, resolvió confirmar la Resolución 043-2019/CCD-INDECOPI del 30 de abril de 2019, en el extremo que declaró improcedente la denuncia presentada por la Asociación de Consumidores Indignados Perú contra Uber Perú S.A. por la presunta comisión de actos de competencia desleal en la modalidad de actos de violación de normas, supuesto contemplado en el literal b) del artículo 14.2 del Decreto Legislativo 1044 - Ley de Represión de la Competencia Desleal.

En la Resolución N° 0084-2020/SDC-INDECOPI, se señala que no es legal atribuir a las empresas de taxis por aplicativo u otros medios tecnológicos el calificativo de empresa proveedora de servicios de taxis, sino que, por el contrario, se tratan de empresas tecnológicas intermediadoras, no de empresas que brinden el servicio de taxi.

5 Ver: https://elcomercio.pe/lima/sucesos/intentos-de-secuestro-en-indrive-que-requisitos-piden-las-apps-de-taxi-a-los-conductores-lima-denuncia-secuestro-taxi-aplicacion-app-uber-cabify-indriver-noticia/; https://puntoseguido.upc.edu.pe/choferes-acosadores-de-mujeres-tambien-en-los-taxis-por-aplicativo/; https://larepublica.pe/sociedad/2022/11/04/mujer-denuncia-que-pidio-taxi-en-aplicativo-didi-y-le-robaron-s-700-policia-nacional-del-peru Revisado el 29 de febrero del 2023

De forma expresa, el fundamento N° 104 de la referida Resolución señala que "(...) *De lo descrito en el presente acápite, se evidencia que la aplicación Uber brinda un servicio de intermediación, buscando viabilizar las transacciones entre los dos lados que intermedia (la demanda del servicio de transporte -conductores con la demanda de pasajeros que requieren su traslado físico hacia otro lugar). Por otro lado, son los socios conductores quienes prestarían el servicio de taxi conforme a la definición otorgada en la Ordenanza 1684 (movilización de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata a través de un vehículo de categoría M1).* ***En tal sentido, este Colegiado no aprecia que Uber B.V. –empresa a cargo de la gestión del aplicativo- sea quien preste el servicio de taxi a través de un vehículo de la categoría M1****, conforme a los términos establecidos en la mencionada ordenanza".* (énfasis añadido)

En ese sentido, a fin de regular la prestación del servicio de taxi por aplicativo y para evitar vacíos legales que perjudiquen a los ciudadanos, en el presente proyecto de ley se plantea que toda empresa que tenga por finalidad contactar a un prestador del servicio de taxi con un usuario del mismo, a través de algún aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos, se constituye en una empresa de transporte que brinda el servicio de taxi por aplicativo y no en una empresa tecnológica o intermediaria.

Esta previsión legal resulta fundamental a fin de garantizar la seguridad de los usuarios del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos y; asimismo, es una regulación legal que permite establecer la responsabilidad solidaria de la empresa que brinda el servicio de taxi a través de plataformas digitales respecto de los daños patrimoniales ocasionados a los usuarios del referido servicio.

En efecto, existe una relación directa entre la empresa que es propietaria del aplicativo del servicio de taxi y el usuario final del referido servicio, por lo que la empresa propietaria del aplicativo no puede ser considerada como una empresa intermediaria o de tecnología, sino que debe ser considerada como una proveedora del servicio de taxi.

Sobre el particular, la doctrina[6] señala lo siguiente: *"En primer lugar, UBER Perú considera que no entabla una relación directa de consumo con el usuario y, por ello, ya no es un proveedor. Esto último sería un error, debido a que cuando una persona utiliza la aplicación, UBER Perú se relaciona con ella al pedirle información acerca de su destino y la movilidad en la cual le gustaría desplazarse. En consecuencia, existe una relación de consumo, la cual es definida por el*

6 MEZA LAZO, Anjana Shanta. El caso de UBER Perú: análisis de un acto de competencia desleal. En: Revista de Derecho YACHAQ N° 13, págs. 261 - 262.

numeral 5 del artículo IV del Título preliminar de la Ley N.° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, como una «relación por la cual un consumidor adquiere un producto o contrata un servicio con un proveedor a cambio de una contraprestación económica». Complementando esta definición, debemos también precisar el elemento «servicio». Este, según el numeral 4 del artículo IV del Título preliminar de la Ley N.° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor, hace referencia a «cualquier actividad de prestación de servicios que se ofrece en el mercado». Considerando ello, existe un usuario, un proveedor (UBER Perú) y un servicio de taxi que sería materia de transacción comercial y que buscaría adecuarse a la petición del usuario. En cuanto a este último punto, considero que UBER Perú, en base a la información que recabó, busca darle al usuario un servicio idóneo, por lo que el taxi que lo transportará deberá cumplir con los requerimientos solicitados por él y será uno que esté cerca al punto de partida del usuario para que llegue más rápido a recogerlo. Asimismo, UBER Perú (y no el taxista de aplicativo) es quien se encarga de fijar el precio de ese servicio en base a criterios como la hora, el tráfico, la demanda y la lejanía; y el taxista de aplicativo debe aceptarlo (incluso en casos en los que, por ejemplo, los viajes son gratis). Con ello, demostramos que existe una relación de consumo entre UBER Perú y el usuario. ***Esta relación permitiría acreditar que UBER Perú sería un proveedor de servicio de taxi que solicita información a los usuarios del aplicativo para darles un servicio idóneo por un precio fijado por UBER Perú y que deberá ser aceptado por el taxista de aplicativo, quien solo se encarga de ejecutar el servicio de transporte que ya fue ofrecido y negociado por UBER Perú****"* (énfasis añadido).

En esta línea argumentativa, cabe destacar que la Constitución Política señala en su artículo 44 que uno de los deberes primordiales del Estado es proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

Bajo esa premisa, desde la perspectiva de la doctrina, analizando la norma precitada, se señala que *"La importancia de que el Estado garantice a la población su seguridad radica en el hecho mismo que sin ella, aquel no podría acometer la realización de otros valores superiores tales como el orden público y la paz social. Pero, además, porque* ***la realización de principios constitucionales como el principio de autoridad y la vigencia y respeto de los derechos fundamentales no puede ser conseguida si es que el Estado no es capaz de establecer parámetros mínimos de seguridad a sus ciudadanos****. De ahí que podamos afirmar que el Estado social y democrático de Derecho también se caracteriza porque es un tipo de Estado que está o debe estar continuamente preocupado por el bienestar de sus ciudadanos; ello como consecuencia de que la persona*

humana y su dignidad constituyen la premisa esencial sobre la cual se fundamenta toda la actuación del Estado"[7] (énfasis añadido).

En ese sentido, considerando que uno de los deberes primordiales del Estado es proteger a la población de las amenazas contra su seguridad, dicho mandato constitucional no debe circunscribirse solamente a la idea del deber estatal de dotar a la población de seguridad ciudadana, aspecto fundamental para el cabal desarrollo del individuo en la sociedad, sino que el concepto seguridad debe ser entendido en un sentido amplio.

Por lo expuesto, resulta necesario que legislativamente se adopten medidas tendientes a brindar seguridad a la población en todos los ámbitos y; de manera particular, a adoptar medidas para fortalecer la seguridad al interior de los medios de transporte público, que incluye el servicio de taxi.

En esta línea, el artículo 5 del presente proyecto de ley plantea, como una medida que refuerza la formalidad y seguridad del servicio de taxi por aplicativo, la inscripción de las empresas de transporte que brindan el servicio de taxi a través de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos en el Registro de Personas Jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP).

Asimismo, se ha previsto que el incumplimiento de este requisito de inscripción acarrea la suspensión de la autorización de funcionamiento de la empresa, hasta el momento en que subsane la referida obligación legal, medida que contribuirá a la formalización de las empresas de transporte de taxi por aplicativo y a la seguridad de los usuarios del referido servicio.

En definitiva, de lo expuesto, se advierte que existe la necesidad de regular el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos u análogos, con la finalidad de garantizar la seguridad de los usuarios del servicio; para tales efectos, en el artículo 6 del proyecto de ley se establecen los siguientes requisitos que deben cumplir los vehículos para que presten el servicio de taxi:

a) Contar con la habilitación del operador de transporte y con la habilitación de la unidad.
b) Pertenecer a la categoría M1, es decir, contar con un máximo de 8 asientos (además del conductor), pesar -como mínimo- 1000 kilogramos (kg) y el motor con cilindrada mínima de 1250 cilindros cúbicos (cc).
c) Contar con cuatro puertas de acceso como mínimo, láminas retro reflectivas, cinturones de seguridad de 2 y 3 puntos para todos los pasajeros, así como un máximo de 15 años de antigüedad, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al modelo.

---

7 LEÓN VÁSQUEZ, JORGE LUIS. La Constitución comentada. Análisis artículo por artículo. Gaceta Jurídica, Lima, 2005, págs. 691 - 692.

d) Disponer de conos o triángulos de seguridad, neumático de repuesto, linterna, botiquín de primeros auxilios y extintor.
e) Contar con placa de rodaje correspondiente al servicio prestado (franja amarilla), debiéndose realizar el cambio ante la Superintendencia Nacional de Registros Públicos.
f) Contar con el Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV), al cuarto año desde la fabricación de este.
g) Contar con Sistema de Posicionamiento Global (GPS)
h) Otros que establezca el Reglamento

Por otro lado, el segundo párrafo del artículo 6 del proyecto de Ley señala que las personas que prestan el servicio de taxi por aplicativo deben cumplir, como mínimo, con los siguientes requisitos, a fin de garantizar que el servicio sea brindado por personas idóneas y resguardar con ello la seguridad de los usuarios:

a) Contar con la licencia de conducir A IIa, como mínimo.
b) Contar con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), o con el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT) vigente para prestar el servicio de taxi.
c) Contar con la tarjeta de propiedad del vehículo.
d) No tener antecedentes penales, policiales ni judiciales.
e) Otros que establezca el Reglamento.

En lo referente a la exigencia de que el conductor no debe tener antecedentes penales, policiales ni judiciales; si bien dicho requisito constituiría una restricción al derecho al trabajo, se debe tener en cuenta que conforme a la jurisprudencia del Tribunal Constitucional ningún derecho es absoluto[8] y; además, la limitación se justifica en salvaguarda de la seguridad ciudadana, en tanto bien jurídico objeto de tutela.

Así, sobre el tema de la inexistencia de los derechos absolutos y la posibilidad de establecer limitaciones y restricciones válidas a los derechos fundamentales, el Tribunal Constitucional ha establecido en el fundamento 26 de la STC N° 00004-2010-PI/TC, lo siguiente *"En reiterada jurisprudencia este Tribunal ha precisado que los derechos fundamentales pueden ser limitados, restringidos o intervenidos en alguna medida cuando dicha limitación, restricción o intervención resulten justificadas en la protección proporcional y razonable de otros derechos fundamentales o bienes de*

8 STC N° 00004-2010-PI/TC, fundamento 26 "En reiterada jurisprudencia este Tribunal ha precisado que los derechos fundamentales pueden ser limitados, restringidos o intervenidos en alguna medida cuando dicha limitación, restricción o intervención resulten justificadas en la protección proporcional y razonable de otros derechos fundamentales o bienes de relevancia constitucional. Por ello se afirma que los derechos fundamentales no son absolutos sino relativos, es decir, que el contenido de cada derecho fundamental no es definitivo, sino que en cada caso concreto se va a definir en función de las circunstancias específicas y de los grados de restricción y satisfacción de los derechos o bienes constitucionales que se encuentren en conflicto". (énfasis añadido).

relevancia constitucional. ***Por ello se afirma que los derechos fundamentales no son absolutos sino relativos****, es decir, que el contenido de cada derecho fundamental no es definitivo, sino que en cada caso concreto se va a definir en función de las circunstancias específicas y de los grados de restricción y satisfacción de los derechos o bienes constitucionales que se encuentren en conflicto*". (énfasis añadido).

En lo que respecta a la verificación de los requisitos para prestar el servicio de taxi, el artículo 7 de la propuesta legislativa establece el procedimiento de verificación del cumplimiento de los mismos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos; precisándose que las empresas dedicadas a dicho rubro, reciben la solicitud de los prestadores del servicio de taxi, la cual debe anexar los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en los numerales 1) y 2) del artículo 6 de la presente iniciativa legislativa.

Al respecto, la norma señalada precedentemente precisa que, una vez recibida la solicitud, las empresas dedicadas al rubro del taxi por aplicativo emiten la decisión aceptando o denegando la solicitud del postulante. De igual forma, se precisa que, en caso de una denegatoria, la empresa de taxi por aplicativo le concede al solicitante un plazo de diez (10) días hábiles, a efectos de que subsane la omisión advertida.

Por otro lado, en lo que respecta a la responsabilidad solidaria, el artículo 8 del proyecto de ley establece que la empresa que brinda el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos, es solidariamente responsable por los daños patrimoniales ocasionados por el prestador del servicio; sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles y penales que se deriven de tal hecho.

Al respecto, cabe destacar que conforme establece el artículo 1183 del Código Civil, la solidaridad no se presume, por lo que solo la ley o el título de una obligación la pueden establecer en forma expresa. En este sentido, a través de la aplicación de esta norma, se constituye la reserva de ley en materia de solidaridad de la responsabilidad.

Por otro lado, en la medida en que la finalidad del presente proyecto de ley es garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el servicio de taxi por aplicativo u otro medio tecnológico o análogo, el artículo 9 de la iniciativa legislativa establece que en el caso en que alguna empresa del rubro incumpla los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 de la Ley, implica la suspensión de la autorización de funcionamiento de la empresa, hasta que subsane las obligaciones legales incumplidas.

De igual manera, bajo la misma lógica de adoptar medidas a fin de garantizar la seguridad personal de los usuarios del servicio de taxi, el artículo 10 del proyecto de ley establece un procedimiento con la finalidad de disponer el bloqueo de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos que ofrezcan el servicio de taxi sin cumplir los requisitos establecidos por la propuesta. Sobre este aspecto, se plantea que la

Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal realice el bloqueo de las aplicaciones que ofrecen el servicio de taxi sin cumplir con los requisitos, sobre la base de la información obtenida, sea de forma directa o por la comunicación de las autoridades competentes en materia de fiscalización.

Luego de ello, la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones del MTC debe requerir a los proveedores de servicios de internet el bloqueo de los aplicativos y/o medios tecnológicos análogos de las empresas que prestan el servicio de taxi, que incumplan los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 del presente proyecto de ley, desde el día siguiente de recibida la comunicación cursada por la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal.

Así, se establece que los proveedores de servicios de internet notificados con el requerimiento tienen la obligación de bloquear los aplicativos y/o medios tecnológicos análogos en el plazo señalado por la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones.

Finalmente, la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones comunica a la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones para que en un plazo máximo de treinta (30) días hábiles, luego de recibido el requerimiento de bloqueo, fiscalice el cumplimiento de la medida.

En síntesis, en atención a las consideraciones expuestas, la presente propuesta legislativa resulta constitucional y legalmente pertinente para establecer a nivel normativo los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el referido servicio.

1.3 Experiencia comparada en la regulación de los taxis por aplicativo y otros medios tecnológicos

La necesidad de regular la prestación del servicio de taxis por aplicativos ha sido contemplada por otros países, basados en la necesidad de garantizar la seguridad de la prestación de los servicios y los derechos de los involucrados; de esta experiencia comparada se desprende la necesidad de desarrollar una normativa específica sobre la materia.

En el caso de Chile[9], la Ley N° 21.553, que regula el funcionamiento de las Empresas de Aplicación de Transportes (EAT), vigente desde enero del 2024, establece una serie de nuevas obligaciones para las empresas que prestan el servicio de taxi por aplicativo, así como reglas mínimas que los conductores deberán cumplir para prestar válidamente el servicio.

9 Disponible en: https://elpais.com/chile/2024-01-15/ley-uber-en-chile-desde-cuando-funcionara-y-que-impacto-tendra-en-el-precio-de-las-aplicaciones.html. Revisado el 18 de marzo del 2024.

En referencia a este último tema, los conductores deben contar con una licencia profesional (clase A) para poder brindar el servicio de taxi, exigencia que no existía antes de la vigencia de la norma.

La Ley N° 21.553 establece que los conductores tienen un plazo de hasta doce (12) meses desde la entrada en vigor de la ley para modificar su licencia de conducir y; mientras ello ocurra, podrán continuar usando la licencia estándar no profesional. Finalmente, se ha establecido como requisito para la prestación del servicio, la inscripción en un registro de conductores y la presentación de los antecedentes penales, medida clave para reforzar la seguridad de los usuarios del servicio de taxi por aplicativo.

En el caso de Ecuador[10], cabe destacar que las empresas que brindan el servicio de taxi a través de aplicativos u otros medios tecnológicos, deben contar con una licencia especial de funcionamiento y cumplir, cuando menos, con los siguientes requisitos:

- Tener una oficina física en Ecuador.
- Contar con vehículos que cumplan con ciertas características (15 años de antigüedad máximo, modelos de cuatro puertas, contar con cinturones de seguridad funcionales y que sean vehículos sin señalética de taxi, entre otros).
- Los conductores deben estar registrados y contar con licencia profesional.

En el caso de México, el 8 de setiembre del 2023 se dispuso la publicación del Decreto por el que se reforman diversas disposiciones del Reglamento de la Ley de Movilidad de la ciudad de México, norma a través de la cual se regula el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos.

A partir de la vigencia de la norma, los conductores de taxis por aplicativos, deben contar con una Constancia de Registro, así como la Constancia de Registro Vehicular, ambas expedidas por la Secretaría de Movilidad (Semovi), entidad encargada de la emisión de las licencias de conducir.

Así, la Constancia de Registro tiene por finalidad la de establecer un registro de todos los conductores de taxis por aplicación que operan en la capital mexicana, mientras que la Constancia de Registro Vehicular pretende certificar las unidades en las que se preste el servicio, medidas que se adoptan con la finalidad de tender a la formalización de las empresas que brindan el servicio de taxi y de incrementar la seguridad de los usuarios del servicio.

Finalmente, en lo relativo a la naturaleza jurídica de las empresas prestadoras del servicio de taxi por aplicativo, cabe destacar que **el Tribunal de Justicia de la Unión**

10 Disponible en: https://lexlatin.com/reportajes/ley-uber-regular-aplicaciones-transporte-america-latina. Revisado el 18 de marzo del 2024.

Europea (TJUE), mediante sentencia de fecha 20 de diciembre del 2017[11], resolvió que la plataforma electrónica Uber se constituye en una empresa de transporte propiamente dicha, y no en una plataforma digital de intermediación entre viajeros.

La posición del Tribunal de Justicia de la Unión Europea excluye la posibilidad de que las empresas de taxis por aplicativos puedan ser consideradas únicamente como empresas intermediadoras, sustentando los fundamentos de su decisión en lo siguiente: "*(...) de la información de que dispone el Tribunal de Justicia resulta que el servicio de intermediación de Uber se basa en la selección de conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo, a los que esta sociedad proporciona una aplicación sin la cual, por un lado, estos conductores no estarían en condiciones de prestar servicios de transporte y, por otro, las personas que desean realizar un desplazamiento urbano no podrían recurrir a los servicios de los mencionados conductores. A mayor abundamiento, Uber ejerce una influencia decisiva sobre las condiciones de las prestaciones efectuadas por estos conductores. Sobre este último punto, consta en particular que Uber, mediante la aplicación epónima, establece al menos el precio máximo de la carrera, que recibe este precio del cliente para después abonar una parte al conductor no profesional del vehículo y que ejerce cierto control sobre la calidad de los vehículos, así como sobre la idoneidad y el comportamiento de los conductores, lo que en su caso puede entrañar la exclusión de éstos*[12]".

En definitiva, los avances tecnológicos en la prestación de los servicios públicos debe ser regulada en aras de salvaguardar la seguridad y la integridad de los usuarios de dichos servicios, así como con el propósito de establecer requisitos que eviten la competencia desleal entre los prestadores del servicio de taxi.

1.4 Marco Normativo

Esta iniciativa se fundamenta en las siguientes normas:

- Constitución Política del Perú.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 29571, que aprueba el Código de Protección y Defensa del Consumidor.
- Decreto Legislativo 1044 - Ley de Represión de la Competencia Desleal.
- Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano.
- Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

---

11 En: https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1. Revisado el 12 de marzo de 2024.

12 Idem

II. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

De acuerdo a lo dispuesto en artículo 9 del Reglamento de la Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, el análisis de impactos cuantitativos y/o cualitativos de la norma consiste en un método de análisis para el impacto y los efectos que tiene una propuesta legislativa 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.

En esa línea, el marco jurídico vigente establece que el análisis costo beneficio es obligatorio en todos los proyectos normativos, y en particular en aquellas de desarrollo constitucional, en las leyes orgánicas o de reformas del Estados, leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental[13].

En ese sentido, el presente proyecto de ley no supone el uso de recurso alguno que pudiera generar gastos al erario público, por cuanto la presente iniciativa legislativa está dirigida a establecer los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el referido servicio. Sobre este tema, conforme al planteamiento del proyecto de ley, a partir de la vigencia de la norma, se propone que toda empresa cuya finalidad sea la de contactar, a través de algún aplicativo u otro medio tecnológico análogo, a un prestador del servicio de taxi con un usuario de este, se constituye en una empresa de transporte que brinda el servicio de taxi y no en una empresa tecnológica y/o intermediaria, medida que tiene respaldo constitucional y legal.

En ese sentido, es importante resaltar que el análisis costo beneficio considera también los beneficios de carácter constitucional que la medida conlleva; en este análisis se incluye la evaluación acerca de si el presente proyecto de ley contribuye a reforzar el modelo económico de la economía social de mercado y si promueve el cumplimiento del deber del Estado de proteger a la población contra las amenazas a su seguridad. Sobre el particular, respecto a la economía social de mercado, se ha señalado que *"como modelo ius-fundamental económico, busca asegurar la competencia mediante el estímulo de la capacidad productiva individual, con el objeto no solo de generar la creación de riqueza, sino de contribuir con la promoción del bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación"*[14].

---

13 De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 9.2 del artículo 9 del Decreto Supremo 007-2022-JUS, que aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.

14 Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente 0011-2013-PI/TC, fundamento jurídico 19.

En ese orden de ideas, se trata de una propuesta constitucional y legalmente pertinente que pretende establecer los requisitos mínimos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el referido servicio. En ese contexto, en el siguiente cuadro se explican los efectos directos e indirectos con relación a los involucrados:

Cuadro N° 1: Análisis del Costo-Beneficio desde la perspectiva de los actores involucrados

Involucrados	Efectos directos	Efectos indirectos
Estado peruano	▪ Contar con un marco legal que establezca que las empresas prestadoras de servicios de taxi por aplicativo se encuentren reguladas como empresas prestadoras del servicio de taxi. ▪ Adoptará medidas concretas para la protección de la seguridad personal de los usuarios de los servicios de taxi por aplicativo y de los peatones al establecer requisitos para la prestación de dichos servicios. ▪ Establecerá los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos. ▪ Podrá regular de forma adecuada la prestación de los servicios de taxi por aplicativo, garantizando la seguridad y el bienestar de la población.	▪ Las entidades públicas que participan de la regulación del Sector Transporte actualizarán su marco normativo que regula la prestación de los servicios públicos, atendiendo a los desarrollos tecnológicos suscitados en los últimos años. ▪ Reafirmará el contenido esencial de la economía social de mercado como modelo económico imperante, a partir de regular y establecer parámetros al servicio de taxi por aplicativo. ▪ Garantizará la seguridad personal de los usuarios que utilizan el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos. ▪ Establecerá la responsabilidad solidaria de la empresa que brinda el servicio de taxi a través de plataformas digitales respecto de los daños

	▪ Establecerá que toda empresa cuya finalidad sea la de contactar, a través de algún aplicativo u otro medio tecnológico análogo, a un prestador del servicio de taxi con un usuario de este, se considerará como una empresa de transporte que brinda el servicio de taxi y no como una empresa tecnológica y/o intermediaria.	patrimoniales ocasionados a los usuarios del referido servicio.
Empresas prestadoras del servicio de taxi por aplicativo	Se registrará como empresa prestadora del servicio de taxi en el Registro de Personas Jurídicas de la SUNARP.	▪ Incentivará el proceso de formalización del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos.
Prestadores del servicio de taxi formal	▪ Mejorar la competitividad y la oferta del servicio de taxi formal a nivel nacional.	▪ Coadyuvar a reforzar la eliminación de las prácticas consideradas como competencia desleal en el servicio de taxi.
Ciudadanos	▪ Contará con mecanismos para reforzar y mejorar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, al establecer los requisitos mínimos que deben cumplir las empresas de taxi y los prestadores del servicio. ▪ Se reforzará su seguridad como peatones al garantizar	▪ Coadyuvará al efectivo resarcimiento económico en los casos en que se haya producido un perjuicio patrimonial por algún prestador del servicio de taxi por aplicativo u otro medio análogo.

	que los conductores que brinden los servicios de taxi por aplicativo contarán con los requisitos idóneos para transitar.	

Fuente: Elaboración propia

III. EFECTOS DE LA VIGENCIA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no afecta las disposiciones contenidas en la Constitución Política del Perú, sino que tiene como efecto en el ordenamiento jurídico nacional incorporar una ley que tiene por objeto regular el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, a fin de establecer requisitos para la adecuada prestación de dicho servicio.

Cabe señalar que esta iniciativa legislativa tiene por finalidad establecer los requisitos para prestar el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios que utilizan el referido servicio.

Al respecto, cabe destacar que a través de la iniciativa legislativa se plantea definir la naturaleza de la empresa intermediaria del servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos. Así, se precisa en el artículo 4 del proyecto de Ley que toda empresa cuya finalidad es contactar, a un prestador del servicio de taxi con un usuario de este, a través de algún aplicativo u otros medios tecnológicos o análogos; se considera como una empresa de transporte que brinda el servicio de taxi por aplicativo.

En el mismo sentido, a través del artículo 6 del proyecto de ley, se establecen los requisitos mínimos que deben cumplir los vehículos y conductores para prestar válidamente el servicio de taxi, con el objeto de garantizar la seguridad personal de los usuarios del referido servicio.

Asimismo, el proyecto de ley establece, a través de su artículo 8, la responsabilidad solidaria de la empresa que brinda el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos. Así, se precisa que cualquier empresa del rubro resulta ser solidariamente responsable por los daños patrimoniales ocasionados por el prestador del servicio; sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles y penales que se deriven de tal hecho, previsión legal que concuerda con la naturaleza de la empresa de taxi por aplicativo como empresa de transporte.

En la misma línea, el proyecto de ley plantea a través del artículo 9 la suspensión de la autorización de la empresa que brinda el servicio de taxi a través de plataformas digitales. Al respecto, se plantea que en todos los casos en que alguna empresa del ramo incumpla los requisitos establecidos en los artículos cinco (5) y seis (6) del proyecto de ley, dicha situación acarrea la suspensión de la autorización de funcionamiento de tal empresa, hasta el momento en que subsane las obligaciones legales incumplidas.

De igual manera, como una medida adicional para garantizar la seguridad de los usuarios del servicio de taxi por aplicativo, a través del artículo 10 del proyecto de ley, se establece el bloqueo de aplicativos u otros medios tecnológicos análogos que ofrezcan el servicio de taxi. Se plantea que la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones requiera a los proveedores de servicios de internet, el bloqueo de aplicativos y/o medios tecnológicos análogos, de las empresas que presten el servicio de taxi incumpliendo los requisitos establecidos en los artículos 5 y 6 del proyecto de Ley.

Finalmente, se establecen dos Disposiciones Complementarias Finales. A través de la Primera se dispone que el Poder Ejecutivo debe reglamentar la norma en un plazo máximo de sesenta (60) días naturales contados a partir del día siguiente de su publicación. Asimismo, a través de la Segunda se establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emite las disposiciones administrativas necesarias para la aplicación de la presente Ley.

IV. VINCULACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La iniciativa legislativa guarda concordancia con los siguientes temas contemplados en la Agenda Legislativa para el período anual de sesiones 2023-2024[15]

- **Tema N° 76:** Promoción de la economía social de mercado y la competitividad del país
- **Tema N° 78:** Promoción de la libre competencia
- **Tema N° 83:** Normativa referida al transporte

Asimismo, el presente proyecto de ley se encuentra enmarcado en las siguientes políticas de Estado del Acuerdo Nacional:

- **Décimo Séptima:** Afirmación de la economía social de mercado.

15 Aprobada por Resolución Legislativa del Congreso N° 002-2023-2024-CR

- **Décimo Octava:** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- **Vigésimo Cuarta:** Afirmación de un Estado eficiente y transparente.