CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite Documentario
12 DIC. 2024
RECIBIDO
Firma: Hora:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERIODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025
Primera Legislatura Ordinaria

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad a lo establecido en el artículo 108 de la Constitución Política del Perú, concordante con los artículos 79 y 79-A del Reglamento del Congreso de la República, las observaciones formuladas por la señora presidenta de la República, a la autógrafa derivada del proyecto de ley 00842/2021-CR que propone la "Ley que regula las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de Transporte Especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo y crea el Registro Nacional"[1], presentado por el grupo parlamentario Podemos Perú, a iniciativa del señor congresista José Luis Elías Avalos.

Asimismo, ingresó para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones dos proyectos de ley vinculados a la misma materia. En efecto, con fecha 05 de abril de 2024, se presentó el Proyecto de Ley 7483/2023-CR, que propone una Ley que regula el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, a fin de establecer requisitos para la adecuada prestación de dicho servicio, presentado por el grupo parlamentario No Agrupado, a iniciativa del congresista Segundo Acuña Peralta[2]. Y con fecha 30 de mayo de 2024, se presentó el Proyecto de Ley 7981/2023-CR que propone crear el Registro Nacional de las personas prestadoras de servicios de delivery y taxi mediante plataformas digitales, presentado por el grupo parlamentario Fuerza Popular, a iniciativa de la congresista Auristela Ana Obando Morgan.

El 11 de diciembre de 2024 se decretó para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, el Proyecto de Ley 9709/2024-CR que propone la Ley que regula la intermediación en servicios de transporte, reparto y otros a través de plataformas tecnológicas, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza.

Luego del análisis, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, en su sexta sesión extraordinaria realizada el miércoles 11 de diciembre de 2024, mediante la plataforma Microsoft Teams, acordó por mayoría el presente dictamen, con los votos a favor de los de los señores congresistas señores congresistas Hilda Marleny Portero López, Magaly Rosmery Ruiz Rodríguez, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Hamlet Echevarría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes

[1] pdf (congreso.gob.pe)
[2] Actualmente, en el grupo parlamentario Honor y Democracia.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Castaneda, Jeny Luz López Morales, Segundo Montalvo Cubas, Vivian Olivos Martínez, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reategui, Oscar Zea Choquechambi y Jorge Zeballos Aponte. Con la abstención de la señora congresista Karol Ivett Paredes Fonseca.

I. SITUACIÓN PROCESAL

1. Antecedentes procedimentales:

El proyecto de ley **00842/2021-CR**, que dio origen a la Autógrafa de ley, ingresó al área de Trámite Documentario el 25 de noviembre de 2021 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 26 de junio de 2024 como primera comisión dictaminadora, siendo la segunda comisión la de Trabajo y Seguridad Social.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones en su décimo octava sesión ordinaria semipresencial realizada el 13 de mayo de 2022, aprobó por mayoría el dictamen correspondiente.

El Pleno del Congreso en su sesión del 10 de mayo de 2024, debatió el respectivo dictamen quedando en un cuarto intermedio el texto sustitutorio el mismo que fue aprobado el 30 de mayo de 2024 y remitiendo el 05 de junio de 2024 la respectiva Autógrafa de Ley al Ejecutivo mediante sobre N° 212, según lo dispuesto en el artículo 108 de la Constitución Política del Perú y el artículo 79 del Reglamento del Congreso de la República.

Mediante oficio N° 127-2024-PR de fecha 25 de junio de 2024, la señora presidenta de la República y el presidente del Consejo de Ministros remiten al señor presidente del Congreso de la República las observaciones formuladas a la Autógrafa, que es materia del presente dictamen.

El 26 de junio de 2024 la Autógrafa de Ley es remitida a la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

2. Antecedentes parlamentarios

En el periodo parlamentario 2016-2021, se han presentado los siguientes proyectos de ley:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Periodo Parlamentario 2016-2021
(de 27 de julio de 2016 a 26 de julio de 2021)

Ítem	Número del Proyecto	Fecha de presentación	Título / Sumilla	Entidad de origen	Grupo parlamentario que lo presentó	Congresista autor	Ultimo estado procesal	Observaciones
1	01505	08/06/2017	Ley que crea y regula el servicio privado de transporte a través de plataformas tecnológicas.	Congreso de la República	Fuerza Popular	Elías Ávalos, Miguel	Orden del Día	\
2	02218	06/12/2017	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.	Congreso de la República	Fuerza Popular	Ventura Ángel, Roy	Orden del Día	\
3	02687	09/04/2018	Ley que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas.	Congreso de la República	Fuerza Popular	Salazar Miranda, Octavio	Orden del Día	\
4	03351	12/09/2018	Proyecto de Ley de regulación del servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil.	Congreso de la República	Acción Popular	Lescano Ancieta, Yonhy	Orden del Día	\
5	03456	26/09/2018	Proyecto de Ley para garantizar la seguridad, particularmente de las mujeres, en el servicio de taxi a cargo de las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación.	Congreso de la República	Nuevo Perú	Huilca Flores, Indira	Orden del Día	\
6	06600	04/11/2020	Proyecto de Ley que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil.	Congreso de la República	Acción Popular	Simeón Hurtado, Luis	En Relatoría	\

Asimismo, previamente al envío de la autógrafa por parte del Poder Ejecutivo, se presentaron las siguientes proposiciones legislativas:

- Proyecto de Ley **7483/2023-CR**, Ley que regula las empresas administradoras de intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas – Taxi por aplicativo y crea el Registro Nacional, el cual ingresó al área de Trámite Documentario el 05 de abril de 2024 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el mismo día como segunda comisión dictaminadora, siendo la primera comisión la de Economía, Banca, Finanzas e Inteligencia Financiera.

- Proyecto de Ley **7981/2023-CR**, Ley que crea el registro nacional de las personas prestadoras de servicios de delivery y taxi mediante plataformas digitales, el cual ingresó al área de Trámite Documentario el 30 de mayo de 2024 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el mismo día como única comisión dictaminadora.

- Proyecto de Ley **9707/2024-CR,** Ley que regula la intermediación en servicios de transporte, reparto y otros a través de plataformas tecnológicas, el cual ingresó al área de Trámite Documentario el 5 de diciembre de 2024 y fue decretado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 11 de diciembre de 2024 como primera comisión dictaminadora, siendo la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos la segunda comisión dictaminadora.

3. Aspectos procesales

De conformidad con el artículo 79-A del Reglamento del Congreso de la República[3], que

[3] Resolución Legislativa del Congreso que modifica el Reglamento del Congreso de la República para desarrollar las alternativas del

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

desarrolla las alternativas del Congreso de la República sobre las observaciones del presidente de la República a las autógrafas, al emitir el dictamen sobre una autógrafa observada, la comisión tiene las siguientes alternativas:

1) Dictamen de allanamiento: Cuando la comisión acepta todas las observaciones formuladas por el Poder Ejecutivo y modifica el texto originario de la autógrafa según dichas observaciones, sin insistir en aspecto alguno que hubiera sido objeto de observación y, a la vez, sin alterar, ni en forma ni en fondo, la parte no observada del texto de la autógrafa.

2) Dictamen de insistencia: Cuando la comisión rechaza total o parcialmente las observaciones del Presidente de la República e insiste en el texto originario de la autógrafa. Se configura la insistencia, por lo tanto, cuando, habiéndose aceptado algunas de las observaciones del Poder Ejecutivo, al mismo tiempo, se ha mantenido el texto originario de las otras disposiciones o artículos observados.

3) Nuevo proyecto: Cuando, dentro de un proceso de reconsideración frente a las observaciones del Poder Ejecutivo a una ley aprobada por el Congreso, la comisión incorpora en el texto originario de la autógrafa observada nuevas normas o disposiciones por propia iniciativa, sin considerar las observaciones del Poder Ejecutivo. Asimismo, se configura también este supuesto cuando:
   1. Se aceptan las observaciones del Poder Ejecutivo, pero se incorporan nuevas disposiciones o normas no relacionadas con dichas observaciones sea respecto del fondo o de la forma.
   2. Se insiste en el texto originario de la autógrafa, pero se incorporan normas o disposiciones, de forma o de fondo, no relacionadas con las observaciones del Poder Ejecutivo.

Adicionalmente, conforme el **Acuerdo 081-2003-2004/CONSEJO-CR** del Consejo Directivo, se *"acordó oficiar a la Presidencia del Consejo de Ministros manifestándole que sería conveniente que las observaciones que se formulen en las autógrafas de ley aprobadas por el Congreso, independientemente de la expresión de los fundamentos que las sustenten, se indiquen las propuestas del texto sustitutorio correspondiente, de manera tal que el procedimiento que se siga en el acto de consulta y votación no riña con la comprensión que de la observación tenga el Poder Ejecutivo. De este modo, se facilitará elentendimiento cabal del sentido de alcances de las observaciones, tanto por las Comisiones Ordinarias responsables de dictaminar sobre la reconsideración, como el propio Pleno del Congreso. El acuerdo agrega que ello contribuirá "a que los instrumentos parlamentarios que se generen en los correspondientes procesos legislativos determinen, con mayor claridad, la posición institucional del Poder Legislativo sobre las referidas observaciones, según lo*

- Congreso de la República sobre las observaciones del Presidente de la República a las autógrafas de ley - RESOLUCION LEGISLATIVA N° 003-2022-2023-CR - CONGRESO DE LA REPUBLICA (elperuano.pe)

establecido por la Constitución y el Reglamento del Congreso".

Debemos precisar que en el caso de la autógrafa que se analiza, merituados los extremos de la observación presidencial, corresponde a la comisión aceptar las observaciones del Poder Ejecutivo e incorporar nuevas normas o disposiciones por propia iniciativa considerando la realización de un nuevo proyecto de ley, también conocido como texto nuevo[4], tipificado en el Artículo 79-A del Reglamento del Congreso de la República,señalado líneas arriba. Asimismo, el nuevo proyecto acumula los proyectos de ley 7483/2023-CR, 7981/2023-CR y 9707/2024-CR, los cuales tratan sobre la misma materia.

II. OBSERVACIONES A LA AUTÓGRAFA DE LEY

En la sesión del Pleno de fecha 30 de mayo de 2024, se aprobó la autógrafa de la ley de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, la cual fue remitida al Poder Ejecutivo, el cual planteó las siguientes observaciones de fondo:

- La autógrafa de ley regula a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas y define el "servicio privado de transporte especial" como aquel prestado por aquellos conductores que son contratados a través de plataformas de intermediación. El Poder Ejecutivo observa que el término "servicio privado de transporte especial es una categoría que no se encuentra reconocida en la legislación vigente; sin embargo, en el marco de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte Tránsito Terrestre y del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, se referiría a todo aquel servicio de transporte terrestre de personas y mercancías en sus diversas modalidades y ámbitos (provincial, regional o nacional) que pueda ser contratado a través de plataformas virtuales; y podría ser realizado por cualquier persona que cuente con un vehículo sin que este requiera de una autorización otorgada por alguna entidad de la Administración Pública competente en dicha materia, bastando únicamente con encontrarse registrada en una "Empresa Administradora de intermediación del servicio de transporte especial a través de plataformas tecnológicas". En este concepto podrían incluirse, por ejemplo, el servicio de transporte de trabajadores, de estudiantes, el servicio de taxi, el servicio de transporte de mercancías, entre otros, que dentro de dicho concepto incluiría también al servicio de transporte informal.

- La concepción del servicio privado de transporte especial" vulnera el principio de igualdad porque la autógrafa de ley establece un régimen diferente a los prestadores del servicio de transporte terrestre que hacen uso una plataforma intermediaria respecto de aquellos

[4] https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal-service/archivo/MjAwMjQ3/pdf

prestadores del servicio que no hacen uso de la misma, toda vez que, mientras estos últimos tienen que cumplir con toda la regulación vigente y obtener las autorizaciones y habilitaciones respectivas de la autoridad competente, los prestadores del servicio que hacen uso de las plataformas de intermediación, se encontrarían exentos de toda regulación, bastando únicamente para realizar sus actividades encontrarse afiliadas a una de las referidas plataformas. Con ello se afecta las competencias de la ATU y las Municipalidades Provinciales que se encuentran previstas en la Constitución Política del Perú, la Ley Orgánica de Municipalidades (en adelante, LOM) y la Ley N° 30900.

- Esta situación incentiva la migración hacia la informalidad, toda vez que, en términos de costos, resulta más ventajoso prestar el servicio de transporte a través de las plataformas de intermediación y exonerarse del régimen de gestión y fiscalización vigente que prestar el servicio conforme a las modalidades previstas en el ordenamiento vigente que rige dicha materia. Por estas consideraciones, se debe retirar del texto de la Autógrafa de Ley toda referencia al "servicio privado de transporte especial" y señalarse expresamente que las empresas prestadoras de servicios de intermediación únicamente pueden tener dentro de sus afiliados a transportistas debidamente autorizados por la autoridad competente.

- Las plataformas de intermediación deben ser reguladas como servicios complementarios al servicio de transporte, los cuales se entienden como: Actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley; para lo cual resulta necesario incluirlas en el literal d) del artículo 2 de la Ley General de Transporte Tránsito Terrestre.

- Se debe delimitar las competencias del MTC y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital en cuanto al registro. Dicha Secretaría tiene competencias en materia de economía digital, comercio electrónico; en cambio, el MTC debe ser la única entidad encargada de la administración del registro es solo el MTC.

- Sobre el particular, el artículo 195 de la Constitución Política del Perú establece que los gobiernos locales promueven la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, siendo competentes, entre otros, para "Desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de educación, salud, vivienda, saneamiento, medio ambiente, sustentabilidad de los recursos naturales, transporte colectivo, circulación y tránsito, turismo, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, cultura, recreación y deporte, conforme a ley. En esa línea, el artículo 81 de la LOM establece que las municipalidades provinciales son competentes en materia de transporte, teniendo entre sus funciones "Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores

motorizados o no motorizados, tales como taxis mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza". Asimismo, la Ley N° 30900, establece que la ATU tiene entre sus funciones aprobar las normas que regulan la gestión y fiscalización de los servicios de transporte terrestre de personas que se prestan dentro del territorio, incluyendo al servicio de taxi, el cual se define en el RNAT como "Servicio de transporte especial de ámbito provincial, prestado en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular, que tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. La tarifa a cobrar por este servicio puede estar determinada mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley".

- De conformidad con ello, la autógrafa de ley, al permitir que los conductores que prestan el servicio de taxi por el solo hecho de haber realizado la contratación a través de plataformas de intermediación, puedan excluirse del régimen de gestión y fiscalización de las municipalidades provinciales y la ATU, contraviene las competencias de dichas entidades previstas en las normas citadas, toda vez que deja fuera de su ámbito el control de dichas actividades, impidiéndoles ejercer sus competencias y funciones.

- En relación con el numeral 3.3 del artículo 3 de la autógrafa de ley, la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital no realizará la implementación y el desarrollo de la plataforma creada para este fin, actividad que correspondería principalmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se debe precisar en el citado numeral que la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, solo tendrá las acciones de supervisar, revisar y fiscalizar dicha plataforma en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país, y que ese es el alcance que tiene dicha Secretaría para efectos de la referida norma.

- En cuanto al numeral 3.5 del artículo 3 de la autógrafa de ley, considerando que la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital estará encargada de las acciones de supervisión, revisión y fiscalización de dicha plataforma en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país, se sugiere añadir en este numeral a la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, de manera literal.

- No se precisa cuáles serán las competencias y responsabilidades específicas de cada una de las referidas entidades con relación a la implementación y administración del mencionado registro, lo cual genera incertidumbre respecto a las funciones que corresponde asumir al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la SGTD — PCM, así como genera el riesgo de que posteriormente se produzcan conflictos competenciales negativos o positivos al tratar de delimitar las funciones de dichas entidades.

- No se establece el régimen de autorización y fiscalización de dicho servicio ni se define quienes serían las autoridades competentes en la materia, de tal manera que se trataría

de un servicio de transporte no sujeto a un régimen de autorización y fiscalización. Debe tenerse presente que la creación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, al ser un servicio que no se encuentra en la normatividad vigente, no estaría sujeto a las disposiciones de las autoridades competentes en transporte terrestre de personas; por tanto, los usuarios que presten este servicio bajo los alcances de la autógrafa, no podrían ser autorizados ni fiscalizados por las autoridades competentes como son la ATU para la provincia de Lima y la Provincia Constitucional del Callao y las municipalidades provinciales.

- La fiscalización de las "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" se encuentra a cargo del Ministerio y de la SGTD-PCM. Sin embargo, no se precisa qué aspectos en particular de la referida fiscalización se encontrarán a cargo del Ministerio y cuáles a cargo de la SGTD, lo cual genera incertidumbre sobre el alcance de las competencias de fiscalización que asumirán cada una de dichas entidades, situación que, podría generar conflictos competenciales negativos o positivos al tratar de delimitar las funciones de cada una de las mismas.

- En ese sentido, es necesario que, a nivel legal, se definan las competencias específicas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la SGTD-PCM.

- Asimismo, señala que al igual a lo referido en el artículo 9 de la presente autógrafa, no se establece los derechos y obligaciones de dichas empresas; con lo cual, en el marco de lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 230 de la LPAG, no resulta posible la determinación de conductas infractoras. Cabe indicar, además, que la Autógrafa de Ley no tipifica ni tampoco se habilita a tipificar infracciones vía reglamento, con lo cual, no se cuenta con el marco normativo suficiente para poder llevar a cabo las acciones de fiscalización y sanción.

- El literal b) del artículo 6 y el literal a) del artículo 7, debe entenderse que ésta se aborda desde el documento nacional de identidad (DNI) y también desde "otros documentos de identidad registrados por la autoridad migratoria competente", como es el caso de los documentos de identidad expedidos por MIGRACIONES y el Ministerio de Relaciones Exteriores, conforme lo indicado en el artículo 15 del Decreto Legislativo N° 1350.

- La inclusión del servicio de transporte informal se corrobora en este artículo porque no considera a la autorización como un requisito para que un prestador del "servicio privado de transporte especial" pueda ser admitido en una empresa de intermediación; y en el hecho que la Autógrafa de Ley dispone la derogación expresa de la Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento de Taxi establece que "Toda persona natural o jurídica, vehículo que se destine y/o conductor que se dedique al traslado exclusivo de

personas de un punto de origen hasta un punto de destino señalado por quien lo contrata, a cambio de una contraprestación económica, sin importar el medio de contratación, en el Territorio de competencia de la ATU, debe contar con los títulos habilitantes establecidos en el presente Reglamento", con lo cual se excluye de la obligación contar con la autorización de la autoridad competente, a aquellos prestadores del servicio de taxi que son contratados a través de plataformas de intermediación.

- Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas se encuentran obligadas a observar una serie de garantías, formales y materiales, de muy distinta naturaleza, cuyo cumplimiento garantiza que el procedimiento o proceso en el cual se encuentren comprendida un conductor asociado o usuario del servicio puede ser considerado justo, tales como las manifestaciones del derecho de defensa. En tal sentido, el legislador no puede habilitar bajo ninguna circunstancia que tales entidades determinen la comisión de infracciones e impongan sanciones obviando este derecho, tal como ocurre en el caso de autos.

- La autógrafa de ley habilita a las empresas de intermediación para determinar infracciones y sancionar a los conductores asociados y usuarios en forma directa, sin ofrecer garantías al ejercicio de su derecho de defensa. O si se quiere, no estamos ante una regulación clara y precisa, por cuanto no es posible identificar si es que dentro de la investigación o evaluación se le permitirá al conductor o usuario ejercitar el derecho de defensa, por el contrario, existe la apariencia de que se habilita sanción directa. En todo caso, de encontrarnos en este último escenario, también se transgrede el principio de seguridad jurídica pues corta toda expectativa razonable respecto a cómo actuarán las empresas intermediadoras en la aplicación del marco normativo propuesto.

- Asimismo, no se consigna el catálogo de infracciones que serán materia de la sanción de suspensión, pues se hace referencia al incumplimiento de "los términos y condiciones contemplados por cada plataforma tecnológica y por la presente ley"; sin embargo, no se precisan cuáles son tales términos y condiciones fijado por la ley, indeterminación que se encuentra proscrita constitucionalmente.

- No debe perderse de vista que el principio de legalidad en materia sancionadora "(...) impide que se pueda atribuir la comisión de una falta si ésta no está previamente determinada en la ley, y también prohíbe que se pueda aplicar una sanción si ésta no está determinada en la ley. Como lo ha expresado este Tribunal (Cfr. Expediente N.° 010-2002-AI/TC), este principio impone tres exigencias: la existencia de una ley (*lex scripta*), que la ley sea anterior al hecho sancionado (*lex praevia*), y que la ley describa un supuesto de hecho estrictamente determinado (*lex certa*)" [SIC 00197-2010-PA, fundamento 3].

- No se especifica la conducta que nos llevaría hacia la imposición de una sanción provisional o permanente, transgrediéndose así el principio de legalidad en su garantía referida al grado de certeza (*lex certa*) ya que el conductor o usuario no sabe a qué atenerse en cuanto la determinación de la responsabilidad y eventual sanción.

- Adicionalmente, en el país rige como regla general la obligación para las empresas operadoras del servicio de acceso a Internet de cumplir con la neutralidad de red, salvo determinadas excepciones que han sido expresamente previstas en el Reglamento de la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, aprobado mediante Decreto Supremo N° 014-2013-MTC y el Reglamento de Neutralidad de Red, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 165-2016-CDOSIPTEL, en los cuales, solamente bajo determinadas condiciones se establece que, se podrá restringir, bloquear o inhabilitar el libre uso de protocolos, aplicativos u otro tipo de servicios. El Reglamento de Neutralidad de Red reconoce principios que permiten garantizar el pleno respeto por la Neutralidad de Red a los siguientes: Principio de libre uso; principio de precaución, principio de equidad y principio de transparencia.

- Se dispone que el MTC solicitará a los proveedores de servicios de internet el bloqueo de aplicativos o páginas web de "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" que incumplan con los requisitos de seguridad establecidos en la Autógrafa de Ley; sin embargo, en ningún extremo del texto de la autógrafa de ley se establece cuáles son dichos requisitos de seguridad. De esta manera, se advierte que la aplicación de la medida de bloqueo del acceso a los aplicativos o páginas web, sin prever de manera clara y expresa el supuesto que la motivaría, coloca en una situación de incertidumbre tanto a las "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas" que se verán impedidas de saber la realización de cuáles de sus conductas conllevarán al referido bloqueo, como al MTC que no podrá determinar en qué situaciones tendrá la potestad de aplicar la referida medida.

- Por todo ello es necesario establecer de forma expresa y clara los supuestos que motivarán que el MTC pueda aplicar la medida de bloqueo antes mencionada. Aunado a lo anterior, cabe recordar que las empresas operadoras del servicio de acceso a internet tienen la obligación de cumplir con el Principio de Neutralidad de Red, salvo determinadas situaciones autorizadas por el OSIPTEL o excepciones que han sido expresamente previstas en Ley N° 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, el Reglamento de la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, aprobado mediante Decreto Supremo N° 014-2013-MTC y el Reglamento de Neutralidad de Red, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 165-2016-CDOSIPTEL.

- En tal sentido, dado que el bloqueo del acceso a los aplicativos o páginas web de "Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas", constituye una limitación del Principio de Neutralidad de Red, es necesario y relevante que se establezca de forma expresa y clara aquellos requisitos de seguridad cuyo incumplimiento motivará que el MTC apliquedicho bloqueo.

- En cuanto a la vulneración de los derechos a la vida, salud e integridad de las personas, el numeral 1 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú señala que toda persona tiene derecho "A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física ya su libre desarrollo y bienestar (...)". Asimismo, el artículo 7 dispone que "todos tienen derecho a la protección de su salud, la del medio familiar y la de la comunidad, así como el deber de contribuir a su promoción y defensa. La persona incapacitada para velar por sí misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad'. Al respecto, atendiendo a lo señalado, la autógrafa de ley contraviene la Constitución Política del Perú, toda vez que al encontrarse el "servicio privado de transporte especial" fuera del control de la autoridad competente en materia de transporte, dicho servicio pone en grave riesgo los derechos fundamentales a la vida, la salud y la integridad de las personas, los cuales se encuentran previsto en el numeral 1 del artículo 2 y el artículo 7 de la Constitución Política del Perú.

- Finalmente, la Única Disposición Complementaria Derogatoria, en línea con lo señalado anteriormente, daría lugar al incremento de la informalidad y la puesta en riesgo de los derechos fundamentales a la vida, la integridad y la salud.

III. MARCO NORMATIVO

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Acuerdo 081-2003-2004/CONSEJO-CR del Consejo Directivo.
- Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte Tránsito Terrestre.
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- Ley N° 29571 que aprueba el Código de Protección y Defensa del Consumidor.
- Ley N° 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.
- Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU.
- Decreto de Urgencia Nº 006-2020, Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital.
- Decreto Legislativo N° 1044 – Ley de Represión de la Competencia Desleal.
- Decreto Legislativo N° 1350, Decreto Legislativo de Migraciones.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.
- 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.
- Decreto Supremo N° 014-2013-MTC, Reglamento de la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica.
- Decreto Supremo N° 012-2019-MTC que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano.
- Decreto Supremo Nº 157-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto de Urgencia Nº 006-2020, Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital.
- Resolución de Consejo Directivo N° 165-2016-CD-OSIPTEL, Reglamento de Neutralidad de Red.
- Resolución Directoral N° 003-2023-ATU/DIR, aprueban las "Características técnicas vehiculares complementarias para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi Lima y Callao – Taxi Modelo".

III.2Legislación comparada

Argentina

Ley 2.148. Código de Tránsito y Transporte de la ciudad autónoma de Buenos Aires

Capítulo 12.2. Servicio de Taxis

12.2.20 Aplicación oficial BA Taxi.

Título Decimotercero del Servicio de Mensajería Urbana y Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias

Capítulo 13.1. Disposiciones Generales

Capítulo 13.2. Características de la Habilitación

13.2.1. De la exigibilidad de la inscripción.

(…)

13.2.5.1. Requisitos de Inscripción.

Bolivia

Ley 165. Ley General de Transporte

La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral - STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.

Artículo 75. (TRANSPORTE PÚBLICO). El servicio de transporte público, se define como aquel que tiene como propósito general satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común; comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privadas.

El servicio de transporte público se clasificará en:

a. Servicio de transporte regular. Es aquel que es prestado de forma continua cumpliendo las siguientes condiciones: autorización para la prestación del servicio; itinerario, horario y ruta autorizados; condiciones de seguridad y calidad del servicio y tarifa aprobada por la autoridad competente.

b. Servicio de transporte no regular y/o especial. Es aquel que es prestado cumpliendo las siguientes condiciones: autorización para la prestación del servicio; aprobación de tarifas en los casos que corresponda, condiciones de seguridad y calidad dispuestos por la autoridad competente; además de las contenidas en el contrato de servicios. Constituye servicio de transporte público no regular y/o especial, el transporte de taxis, radio taxis, mototaxis, transporte escolar; el transporte turístico, de personal, de carga; vuelos charter, taxi aéreo, y el alquiler de unidades de transporte con o sin conductor y otros con contrato especial.

Brasil. Ley Nº 13.640, de 26 de marzo de 2018. Modifica la Ley Nº 12.587, de 3 de enero de 2012, para regular el transporte privado individual remunerado de pasajeros

Art. 1. Esta Ley modifica la Ley N° 12.587, de 3 de enero de 2012, que establece los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana, para regular el transporte privado individual remunerado de pasajeros, de conformidad con el inciso XIII del art. 5.º y párrafo único del art. 170 de la Constitución Federal.

Art. 2. El apartado X del art. 4º de la Ley N° 12.587, de 3 de enero de 2012, entra en vigor con la siguiente redacción:

"Arte. 4to (...)

X - Transporte Privado Remunerado de Pasajeros Individuales: Servicio de Transporte Remunerado de Pasajeros, no abierto al público, para realizar viajes individualizados o compartidos solicitados exclusivamente por usuarios previamente registrados en aplicaciones u otras plataformas de comunicación en red. (Ley en portugués).

Chile

Ley 21553. Ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

servicios que a través de ellas se presten

Artículo 1.- Se denominará empresa de aplicación de transportes, en adelante también e indistintamente "EAT", a toda persona jurídica que preste o ponga a disposición de las personas un servicio de plataforma digital, sistema informático o tecnología de cualquier tipo, que permita a un pasajero contactarse con el propietario, administrador o conductor de un vehículo de transporte menor de pasajeros, para ser transportado desde un origen a un destino determinado, mediante el pago de una tarifa por el servicio recibido. Éstas serán consideradas para todos los efectos como empresas de transporte remunerado de pasajeros y, asimismo, sus servicios serán calificados como servicios de transporte remunerado de pasajeros.

Los servicios a que se refiere el inciso anterior deberán prestarse por las empresas de aplicación de transportes de conformidad con los requisitos que fije la presente ley y el reglamento que se dicte de conformidad a ella.

Artículo 2.- Créase un registro electrónico que contendrá la nómina de las empresas de aplicación de transportes y de conductores habilitados, que se subdividirá por regiones, en adelante el "Registro", a cargo de la Subsecretaría de Transportes, en el que se consignará la siguiente información:

a) Los antecedentes sobre la constitución en Chile de la EAT, incluyendo, entre otros, su razón social, rol único tributario, y domicilio en Chile.

(...)

d) Los conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región. Los primeros estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda, salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo. Los vehículos sólo podrán estar inscritos en una de las regiones en las cuales se encuentre registrada la EAT.(...).

Colombia

Decreto 172 de 2001 (febrero 5), por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

El presente decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Ecuador

Ley Orgánica Reformatoria de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Artículo 166.- A continuación de la Disposición General Vigésima Séptima agregándose las siguientes

Disposiciones Generales:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

(...)

QUINCUAGÉSIMA NOVENA. - El taxímetro digital es un sistema homologado de uso obligatorio de medición de la distancia de la ruta por recorrer y tiempo aproximado de duración de un servicio de transporte terrestre comercial de taxi, integrado dentro del software de las plataformas informáticas de despacho de vehículos en aplicativos móviles.

(...)

SEXAGÉSIMA SEXTA. - Dentro del plazo de un año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitirá la normativa que defina los parámetros de homologación que deberán aplicar los desarrolladores y/o propietarios de sistemas o plataformas digitales de despacho de vehículos para incorporar el sistema de taxímetro digital. En los parámetros se considerará la interconectividad necesaria con el Servicio de Rentas Internas.

Ley 1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

La presente ley tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.

Art. 57.- Servicio de Transporte Comercial. - Se denomina servicio de transporte comercial el que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo. Para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en la presente Ley. Dentro de esta clasificación se encuentran el servicio de transporte escolar e institucional, taxis, alternativo comunitario rural excepcional, tricimotos, carga pesada, carga liviana, mixto de pasajeros y/o bienes; y, turístico, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad, establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Para el caso del servicio de transporte alternativo comunitario rural excepcional, la emisión de títulos habilitantes se podrá otorgar a personas naturales o jurídicas.

El servicio de taxis y mixto se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país. Se prohíbe establecer rutas y frecuencias.

(...).

DISPOSICIONES GENERALES

QUINCUAGÉSIMA NOVENA. - El taxímetro digital es un sistema homologado de uso obligatorio de medición de la distancia de la ruta por recorrer y tiempo aproximado de duración de un servicio de transporte terrestre comercial de taxi, integrado dentro del software de las plataformas informáticas de despacho de vehículos en aplicativos móviles.

Resolución N° 070-DIR-2016-ANT. Reglamento para la calificación, adquisición, instalación, soporte técnico y uso de aplicativos móviles para el despacho de flota, a través del posicionamiento global GPC Navegador y telecomunicaciones en las unidades vehiculares que prestan el servicio de transporte comercial en taxi ejecutivo y convencional

El presente Reglamento tiene por objeto regular la calificación adquisición, instalación, soporte técnico, vigencia y uso de aplicativos móviles para el despacho de flotas a través del posicionamiento global GPS navegador y telecomunicaciones que podrán incrementarse en las unidades vehiculares habilitadas para la prestación del servicio de transporte terrestre comercial en la modalidad de taxi, en sus clases de servicio convencional y ejecutivo, a nivel nacional, con la finalidad de dar cumplimiento a los principios de seguridad.

III.3 Legislación supranacional

NORMLEX Sistema de Información sobre Normas Internacionales del Trabajo Ratificaciones de Perú

Contiene las normas internacionales del trabajo, convenios y protocolo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) de las Naciones Unidas, 77 Convenios y 1 Protocolo ratificados por Perú, 64 están en vigor, 5 han sido denunciados 7 instrumentos abrogados; ninguno ha sido ratificado en los últimos 12 meses.

Directrices para la gobernanza de las plataformas digitales. Salvaguardar la libertad de expresión y el acceso a la información con un enfoque de múltiples partes interesadas

Las directrices presentan un enfoque de múltiples partes interesadas que describe las responsabilidades clave de los Estados y las plataformas digitales para cumplir con sus obligaciones de derechos humanos, y definen roles para las organizaciones intergubernamentales, la sociedad civil, los medios de comunicación, el mundo académico, la comunidad técnica y otros actores.

Reglamento (UE) 2019/1150 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre el fomento de la equidad y la transparencia para los usuarios profesionales de servicios de intermediación en línea (Texto pertinente a efectos del EEE)

La finalidad del presente reglamento es contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior mediante el establecimiento de normas para asegurar que se conceden opciones apropiadas de transparencia, de equidad y de reclamación a los usuarios profesionales de servicios de intermediación en línea y a los usuarios de sitios web corporativos en relación con los motores de búsqueda en línea.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

IV. RESUMEN Y ANÁLISIS DE LAS OBSERVACIONES A LA AUTOGRÁFA DE LEY

IV.1 Autógrafa y propuesta de redacción

Como consecuencia del allanamiento a las observaciones, se procede a concordar la fórmula legal de la autógrafa, y para efecto de mejor apreciación, a continuación, se presenta un cuadro comparativo de la fórmula legal de la autógrafa de ley y de la propuesta de redacción derivada de la aceptación de las observaciones planteadas por el Poder Ejecutivo:

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
LEY DE EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS	**LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS**
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación de la Ley 1.1. El objeto de la presente ley es regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas e instaurar un registro nacional de las referidas empresas, con el propósito de garantizar los derechos, la seguridad de los usuarios, así como promover la mejora y calidad del servicio. 1.2. La presente ley es aplicable a toda empresa administradora de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas nacionales y empresas extranjeras que estén disponibles en el territorio nacional.	**Artículo 1. Objeto** El objeto de la presente ley es regular el servicio de intermediación digital para el transporte de personas, con el propósito de garantizar los derechos y la seguridad de los pasajeros y los conductores, así como promover la mejora y la calidad del servicio. **Artículo 2. Ámbito de aplicación** La presente ley se aplica a las plataformas de intermediación digital, a los usuarios afiliados y a los usuarios pasajeros existentes a la entrada de su vigencia y con posterioridad a ella.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
Artículo 2. Empresa administradora de plataformas de intermediación del servicio privado de transporte especial 2.1. Para los efectos de la presente ley, se entiende por empresa administradora de plataforma de intermediación del servicio privado de transporte especial a la persona jurídica nacional o extranjera debidamente registrada ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital. 2.2. Las plataformas de intermediación del servicio privado de transporte especial brindan un servicio de intermediación digital a través del uso de herramientas tecnológicas, conectando a usuarios con conductores independientes responsables de la ejecución de la prestación del servicio de transporte especial.	**Artículo 3. Definiciones** **3.1** La empresa de intermediación digital para el transporte de personas, en adelante, "empresa de intermediación digital", es toda persona jurídica localizada en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional que, a cambio de una tarifa, presta o pone a disposición sus plataformas digitales, a fin de que los usuarios de estas se puedan contactar y establecer un acuerdo para el traslado de personas desde un punto de origen hasta otro de destino. **3.2** El usuario afiliado es la persona natural o jurídica que tiene la calidad de propietario, administrador o conductor del vehículo con el cual se presta el servicio de transporte al usuario pasajero, al cual contacta a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital. Este usuario puede pertenecer a una empresa que brinda servicio de taxi o puede ser un conductor independiente. **3.3** El usuario pasajero es aquel que, a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital, contacta y contrata con el usuario afiliado, a efectos de que este último lo traslade a él o a otras personas, desde un punto de origen hasta otro de destino.
Artículo 3. Creación del Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas 3.1. Se crea el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio Privado de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas, el cual está dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con la Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, en su calidad de ente rector de la transformación digital en el país. 3.2. Este registro debe incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de	**Artículo 4. Creación del Registro nacional de empresas de intermediación digital para transporte de personas** **4.1** Se crea el Registro nacional de empresas de intermediación digital para transporte de personas, en adelante, ReNEID, cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros. **4.2** El ReNEID contiene la siguiente información: a) Información necesaria para la identificación y fiscalización de las empresas de intermediación autorizadas, según se detalle en el reglamento de esta ley. b) Otra información que establezca el reglamento de esta ley. **4.3** El reglamento establece los requisitos para la

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
transporte privado, sean empresas tecnológicas localizadas en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional. 3.3. Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial deben compartir con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones la relación actualizada de sus operadores registrados, la que debe ser actualizada trimestralmente. 3.4. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones instaura los requisitos necesarios para el registro de las empresas administradoras de intermediación del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas y procede a publicarlos en su portal institucional. Asimismo, dichos requisitos deben garantizar los derechos y la seguridad de los usuarios. 3.5. La información que obre en el Registro Nacional de Empresas Administradoras de Intermediación del Servicio de Transporte Especial a través de Plataformas Tecnológicas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por internet para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).	autorización e inclusión de las empresas de intermediación digital en el ReNEID, las cuales son necesarias para la operación de las empresas de intermediación digital. **4.4** La Secretaría de Gobierno y Transformación Digital publica y mantiene actualizado el listado de las empresas de intermediación digital que cuentan con autorización y registro. **4.5** La información del ReNEID se comparte con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones e INDECOPI, para el cumplimiento de sus respectivas competencias y funciones. **Artículo 5. Creación del Registro nacional de usuarios afiliados a una o varias plataformas digitales que brindan el servicio de transporte** **5.1** Se crea el Registro nacional de usuarios afiliados a una o varias plataformas digitales a través de empresas de intermediación digital, en adelante, ReNUA, cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **5.2** El ReNUA contiene la siguiente información: a) Información necesaria para la identificación y fiscalización de los usuarios afiliados señalados en el numeral 3.2 del artículo 3 de esta ley, según se detalle en el reglamento de esta ley. b) Otra información que establezca el reglamento de esta ley. **5.3** El reglamento establece los requisitos para la autorización e inclusión de los usuarios afiliados en el ReNUA. **5.4** La información del ReNUA se comparte con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, las municipalidades provinciales, el Ministerio del Interior y el Instituto de Defensa del Consumidor y Propiedad Intelectual, para el cumplimiento de sus respectivas competencias y funciones.
Artículo 4. Fiscalización de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas La fiscalización de las empresas administradoras de	**Artículo 6. Fiscalización** **6.1** La fiscalización del cumplimiento de las obligaciones de las empresas de intermediación digital vinculadas a la verificación de los requisitos de afiliación

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial es de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la secretaria de Gobierno y Transformación Digital, conforme al marco de sus competencias y funciones ijadas mediante ley.	establecidos en el artículo 9 de la presente ley, está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **6.2** La fiscalización del cumplimiento de las obligaciones y requisitos que deben cumplir los conductores y vehículos para la prestación del servicio de transporte está a cargo de las respectivas autoridades competentes, en el marco de la normativa que regula las respectivas materias. Sin perjuicio de lo anterior, el reglamento adecúa o exceptúa de algunos requisitos atendiendo a la naturaleza y ventajas de la utilización de las tecnologías digitales para la intermediación entre los usuarios pasajeros. **6.3** La fiscalización de las materias referidas a transformación digital, intermediación digital, seguridad digital, interoperabilidad, comercio electrónico, economía digital, compatibilidad y estándares de interacción en las plataformas digitales, es de competencia de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital.
Artículo 5. Responsabilidad de/as empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas son responsables, dentro de un proceso administrativo o de un proceso judicial, del servicio propio de su rol de intermediación tecnológica, por la conducta omisiva o activa que de manera efectiva hubieran asumido o se encontrase de forma expresa en el ámbito de su control, de conformidad con el principio de causalidad en el procedimiento administrativo sancionador y los criterios de imputación del proceso judicial civil o penal.	**Artículo 7. Obligaciones y responsabilidades** **7.1** Las empresas de intermediación digital tienen las siguientes obligaciones: a) Garantizar la calidad e idoneidad del servicio de intermediación digital. b) Cumplir los términos y condiciones que se acuerden con los usuarios. c) Verificar los requisitos de afiliación señalados en el artículo 9 de la presente ley y en el reglamento. d) Administrar las bases de datos de los usuarios, en el marco de la normativa que regula la protección de datos personales. Dichas bases de datos deben contener la información necesaria para la actualización del ReNUA en lo que corresponda, la trazabilidad de los viajes, entre otra información, por el plazo y con el alcance que determina el reglamento. e) Remitir trimestralmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones lainformación actualizada de las bases de datos de los usuarios. f) Brindar acceso a la información contenida en

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
	las bases de datos a su cargo, a la Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y Poder Judicial, en caso de investigaciones en dichas instancias. **7.2** Sin perjuicio de los requisitos para la afiliación señalados en el artículo 9 de esta ley, los usuarios afiliados son responsables de la calidad e idoneidad del servicio de transporte brindado al usuario pasajero, en el marco de la presente ley, su reglamento y las normas que regulan la materia.
Artículo 6. Información mínima en la plataforma tecnológica o aplicación Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas deben informar a los usuarios de sus plataformas o de sus aplicaciones la siguiente información, como mínimo, para cada servicio: a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año). b) Identificación del conductor. c) La tarifa por la prestación del servicio. d) Calificación y evaluación del servicio. e)Términos y condiciones a los cuales está sujeto el servicio. f) La ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio del servicio, durante el recorrido y hasta el final del destino solicitado. g)Mecanismo de alerta en caso de emergencia que pusiera en peligro al pasajero.	**Artículo 8. Información mínima en la plataforma digital** **8.1** Para efectos de que el usuario pasajero pueda evaluar y aceptar la contratación del servicio de transporte, la empresa de intermediación digital pone a su disposición, como mínimo, la siguiente información: a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año). b) Nombres y apellidos, documento de identidad, foto reciente y número celular del conductor. c) Nombres, apellidos y documento de identidad del propietario o administrador del vehículo, en caso de que sean distintos al conductor. d) Póliza(s) de seguro del vehículo (SOAT o CAT). e) Póliza de responsabilidad civil, si la tuviera. f) Monto de la tarifa por la prestación del servicio de transporte, con desagregación de los conceptos considerados, incluido el peaje, de corresponder. g) Modalidad(es) y criterios para la fijación de la tarifa: flexible o fija. h) Calificación y cantidad de viajes realizados por el conductor. i) Tiempo estimado de viaje. j) Términos y condiciones del servicio de intermediación digital. **8.2** Una vez contratado el servicio de transporte y durante la realización del mismo, la empresa de intermediación digital habilita, como mínimo, el siguiente menú de opciones: a) Mecanismo de emergencia que alerte sobre situaciones de peligro para el pasajero o

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
	conductor, las cuales deben sercomunicadas inmediatamente a la Policía Nacional del Perú, a través de mecanismos de interoperabilidad. b) Ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio del servicio, durante el recorrido y hasta llegar al destino solicitado. c) Posibilidad de compartir la ubicación en tiempo real durante el viaje, tanto para el conductor como para el pasajero. **8.3** Con posterioridad a la culminación del servicio de transporte, la empresa de intermediación digital habilita para el usuario pasajero, como mínimo, el siguiente menú de funciones: a) Evaluación del servicio. b) Canal para reportar objetos perdidos. c) Posibilidad de bloquear al conductor o al usuario pasajero. d) Libro de reclamaciones virtual habilitado las 24 horas del día.
Artículo 7. Requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas comprendidas en la presente ley deben exigir a los nuevos prestadores de servicios los siguientes requisitos: a) Identificación del conductor (nombres, apellidos, documento nacional de identidad (DNI) y número telefónico de contacto). b) Identificación del vehículo (placa, modelo, año y color). c) Contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). d) Constancia de la revisión técnica vehicular actualizada conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. e) Certificado de antecedentes penales. f) Récord de conductor expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. g) Otros que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el reglamento de la presente ley.	**Artículo 9. Requisitos mínimos para la afiliación a las plataformas digitales** 9.1 Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 6.2 del artículo 6 de esta Ley, para la afiliación a las plataformas digitales, las empresas de intermediación digital deben verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos mínimos: **1** Para el vehículo: a) Contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o con el Certificado de Accidentes de Tránsito (CAT). b) Contar con la tarjeta de identificación vehicular c) Constancia de la revisión técnica vehicular vigente cuando el auto cuenta con 3 años de antigüedad en adelante, la cual debe realizarse cada 6 meses. d) Cinturones de seguridad funcionales para el conductor y para cada uno de los pasajeros. e) Cuatro puertas como mínimo. f) Disponer de conos o triángulos de seguridad, neumático de repuesto, linterna, botiquín de primeros auxilios y extintor. g) Otros que determine el reglamento de la presente ley.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
	2 Para el conductor: a) Contar con documento nacional de identidad o carné de extranjería vigente o documento autorizado según el Decreto Legislativo 1350, Decreto Legislativo de Migraciones, según corresponda. b) Contar con licencia de conducir A-I vigente, con una antigüedad mayor a tres años. c) Récord de conductor expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. d) No tener antecedentes penales, policiales ni judiciales. e) Aprobar una entrevista o evaluación psicológica ante la empresa de intermediación digital. f) Otros que determine el reglamento de la presente ley. 9.2 La empresa de intermediación digital puede establecer otros requisitos concordantes con el objeto de esta ley.
Artículo 8. Medidas de suspensión de conductor o no conductor Cualquier persona usuaria del servicio, sea o no el conductor, que acepte e incumpla los términos y condiciones contemplados por cada plataforma tecnológica y por la presente ley, puede ser suspendido de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma. Para tal efecto, el administrador de la plataforma tecnológica realiza una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicarle el resultado de manera transparente al usuario.	**Artículo 10. Suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital** **10.1** Las empresas de intermediación digital establecen los términos y condiciones para la utilización de las plataformas digitales, los que incluyen supuestos que dan lugar a la suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital. **10.2** Procede la cancelación en caso de comisión de delitos y atentados contra la seguridad e integridad personal antes, durante y después de la ejecución del servicio de transporte, sin perjuicio de que la empresa de intermediación digital comunique los hechos a las autoridades competentes; entre otros supuestos establecidos en el reglamento que tengan por finalidad el cumplimiento del objeto de la ley. **10.3** Son supuestos que dan lugar a la suspensión, el cambio injustificado de ruta y la utilización indebida de los mecanismos de alerta, entre otros supuestos establecidos en el reglamento que tengan por finalidad el cumplimiento del objeto de la ley. **10.4** La empresa de intermediación digital puede

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
	establecer otros supuestos de cancelación o suspensión, bajo los parámetros que establezca el reglamento. **10.5** Para efectos de aplicar la suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital, la empresa de intermediación digital realiza una evaluación e investigación interna, a fin de determinar el incumplimiento y asegurar la comunicación del resultado de manera transparente y oportuna al usuario, debiendo garantizarse el respeto de los derechos fundamentales.
Artículo 9. Sanciones a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas El Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitará a los proveedores de servicios de Internet que bloqueen el acceso a los aplicativos o páginas web a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas que incumplan con los requisitos de seguridad mencionados en la presente ley.	**Artículo 11. Régimen sancionador** **11.1** El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones establecidas en la presente ley y su reglamento, constituye infracción administrativa. Para efectos de la presente ley, las empresas de intermediación digital son pasibles de sanción por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, en el marco de las competencias previstas en los numerales 6.1 y 6.3 del artículo 6 de esta ley, en caso de comisión de las siguientes infracciones: a) Incumplir las obligaciones previstas en el numeral 7.1 del artículo 7 de la presente ley. b) Afiliar usuarios a la plataforma digital sin verificar los requisitos establecidos en el artículo 9 de la presente ley y en su reglamento. c) Incumplir los términos y condiciones acordados con los usuarios. d) Incumplir la obligación de comunicar inmediatamente las alertas de emergencia a la Policía Nacional del Perú. e) Suspender o cancelar a los usuarios la afiliación a la plataforma digital de manera injustificada. f) Incumplir la obligación de remisión de información a las entidades competentes, de acuerdo con lo previsto en la presente ley y su reglamento. g) Otras infracciones tipificadas en el reglamento de la presente ley.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

AUTÓGRAFA DE LEY	PROPUESTA DE REDACCIÓN
	11.2 El reglamento de la presente ley clasifica las infracciones señaladas en el numeral 11.1 en leves, graves y muy graves, y gradúa las sanciones a aplicarse, las que pueden ser multa, suspensión o cancelación de la autorización para prestar el servicio de intermediación digital.
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL **ÚNICA. Reglamentación** El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, reglamenta la presente ley en un plazo no mayor de noventa días calendario contados desde su publicación. En dicho reglamento se establecerán las demás características por considerar para la prestación del servicio de administración de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.	**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES** **PRIMERA. Reglamentación** El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo de noventa días hábiles contados a partir de su entrada en vigor. **SEGUNDA. Plazo de adecuación** El plazo de adecuación a lo previsto en esta ley y su reglamento es de sesenta días calendario, contados a partir del vencimiento del plazo de publicación del reglamento.
DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA **ÚNICA.** Inaplicación de la disposición complementaria final segunda del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao Para la aplicación de la presente ley, se deja sin efecto la disposición complementaria final segunda del Reglamento que regula la prestación del Servicio Público de Transporte Especial en la modalidad de Taxi en Lima y Callao, aprobado por la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao a través de la Resolución de Presidencia Ejecutiva I 62-2023-ATU/PE.	

IV.2 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Para el Proyecto de Ley 842/2021-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Fecha de envío	Institución	Documento
29/11/2021	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Oficio Nº 454-2021-2022/CTC-CR
29/11/2021	Ministerio de Economía y Finanzas - MEF	Oficio Nº 455-2021-2022/CTC-CR
29/11/2021	Superintendencia Regional delos Registros Públicos - SUNARP	Oficio Nº 456-2021-2022/CTC-CR
29/11/2021	Instituto Nacional de Defensade la Competencia y de la Propiedad Intelectual - INDECOPI	Oficio Nº 457-2021-2022/CTC-CR
29/11/2021	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	Oficio Nº 458-2021-2022/CTC-CR
22/12/2021	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (reiterativo)	Oficio Nº 510-2021-2022/CTC-CR
22/12/2021	Ministerio de Economía y Finanzas – MEF (reiterativo)	Oficio Nº 511-2021-2022/CTC-CR
22/12/2021	Instituto Nacional de Defensade la Competencia y de la Propiedad Intelectual – INDECOPI (reiterativo)	Oficio Nº 513-2021-2022/CTC-CR
22/12/2021	Superintendencia Regional de los Registros Públicos –SUNARP (reiterativo)	Oficio Nº 516-2021-2022/CTC-CR
22/12/2021	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN (reiterativo)	Oficio Nº 517-2021-2022/CTC-CR
04/03/2022	Ministerio de Economía y Finanzas – MEF (reiterativo)	Oficio N° 740-2021-2022-CTC/CR
21/11/2024	Ministerio de Economía y Finanzas – MEF (reiterativo)	Oficio N° 810-2024-2025-CTC-HMPL-CR

Para el Proyecto de Ley 7483/2023-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Fecha de envío	Institución	Documento
14/05/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Oficio Nº 1220-2023-2024/CTC-C
14/05/2024	Municipalidad Provincial del Callao	Oficio Nº 1224-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Servicio de Administración Tributaria - SAT	Oficio Nº 1228-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Coordinadora Peruana de los Derechos del Consumidor	Oficio Nº 1232-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima - MML	Oficio Nº 1223-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Presidencia del Consejo de Ministros - PCM	Oficio Nº 1227-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios - ASPEC	Oficio Nº 1231-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL	Oficio Nº 1221-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	Oficio Nº 1225-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Asociación Automotriz del Perú	Oficio Nº 1229-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Superintendencia Nacional de los Registros Públicos -SUNARP	Oficio Nº 1222-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Red de Municipalidad Urbanas y Rurales del Perú - REMURPE	Oficio Nº 1226-2023-2024/CTC-CR
14/05/2024	Instituto Nacional de Defensade la Competencia y de la Propiedad Intelectual - INDECOPI	Oficio Nº 1230-2023-2024/CTC-CR
21/11/2024	Ministerio de Economía y Finanzas - MEF	Oficio Nº 802-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Para el Proyecto de Ley 7981/2023-CR

Fecha de envío	Institución	Documento
06/06/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Oficio N° 1706-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao - ATU	Oficio N° 1707-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales -ANGR	Oficio N° 1708-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	Oficio N° 1709-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Red de Municipalidad Urbanas y Rurales del Perú - REMURPE	Oficio N° 1710-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima - MML	Oficio N° 1711-2023-2024/CTC-CR
06/06/2024	Municipalidad Provincial del Callao	Oficio N° 1712-2023-2024/CTC-CR

Se ha recibido las siguientes opiniones e información:

Para el Proyecto de Ley 842/2021-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Fecha de recepción	Institución	Documento
12/01/2022	Superintendencia Nacional delos Registros Públicos - SUNARP	Oficio N° 197-2021-SUNARP/SN
25/01/2022	Sociedad de Comercio Exteriordel Perú - COMEXPERÚ	Carta N° 34-2022/GG/COMEXPERU
25/01/2022	Instituto Nacional de Defensade la Competencia y de la Propiedad Intelectual - INDECOPI	Oficio N° 000014-2022-PRE/INDECOPI
25/01/2022	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Oficio N° 0111-2022-MTC/04
14/02/2022	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - SUTRAN	Oficio N° D000202-2021-SUTRAN-SP
30/05/2024	Asociación Civil Hiperderecho	Carta S/N
03/06/2024	Asociación Nacional de Afocats ANAFOCAT	Carta S/N
02/07/2024	Aplicativos de Taxi (Cabify, Didi, Uber, Yango)	Carta S/N
02/07/2024	Sociedad de Comercio Exteriordel Perú - COMEXPERÚ	Carta N° 143-2024/DE/COMEXPERU
02/07/2024	Federación Nacional de Afocatdel Perú	Carta S/N
19/07/2024	ONG A Movernos	Carta S/N
24/07/2024	Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito - AVIACTRAN	Carta N° 035
05/09/2024	Congresista José Luis Elías Ávalos	Oficio N° 065-2024-2025/JLEA-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

07/10/2024	Cámara de Empresas de Taxis Región Arequipa – CETARA AQP	Oficio N° 016-2024-CETARA
04/11/2024	Sindicato de Gremio de Choferes Profesionales del TaxiAmarillo de Servicio Público y Turístico de Lima y Callao - SIGTAP	Solicitud N° 042-SG-2024-SIGTAP
05/11/2024	CEDER Consultoría	Correo de argumentos a favorde la insistencia del PL 842

Para el Proyecto de Ley 7483/2023-CR

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Fecha de recepción	Institución	Documento
06/05/2024	Organismo Supervisor delnversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL	C. 00157-PR/2024
08/05/2024	Servicio de Administración Tributaria - SAT	Oficio N° D000193-2024-SAT-JEF
09/05/2024	Presidencia del Consejo de Ministros - PCM	Oficio N° D000877-2024-PCM-SG
21/05/2024	Superintendencia Nacional delos Registros Públicos - SUNARP	Oficio N° 00190-2024-SUNARP/SN
04/06/2024	Cámara de Comercio de Lima - CCL	P/025.06.2024/DNPACG
21/06/2024	Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios - ASPEC	Oficio N° 030-2024-ASPEC/PRES
08/07/2024	Asociación de Municipalidadesdel Perú - AMPE	Oficio N° 398-2024-AMPE/P
19/09/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima - MML	Oficio N° D000506-2024-MML-OGSC
26/11/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	Oficio N° 202-2024-MTC/01

Para el Proyecto de Ley 7981/2023-CR

Fecha de recepción	Institución	Documento
19/06/2024	Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE	Oficio N° 346-2024-AMPE/P
30/09/2024	Municipalidad Metropolitana de Lima -MML	Oficio N° D000517-2024-MML-OGSC

Para el Proyecto de Ley 9707/2024-CR no se ha pedido opiniones porque fue decretada a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en la fecha de aprobación de este dictamen.

Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

PL 842/2021-CR

La **Asociación Civil Hiperderecho,** mediante Carta S/N de fecha 30 de mayo de 2024, firmada por su Coordinadora Legal en Políticas Públicas y su Director Ejecutivo, emite opinión señalando que la medida de bloqueo es limitativa del derecho a la libertad de empresa y del principio de neutralidad de la red, no superando el test de proporcionalidad y resulta por tanto inconstitucional. Asimismo, precisan que la medida de bloqueo de aplicaciones o páginas web debe ser solicitada por un juez y no por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Añaden que, por más que la finalidad del registro sea proteger la seguridad de las personas usuarias, no es el bloqueo una medida proporcional, lo cual no quiere decir que incumplir con el registro sea una conducta que noacaree consecuencia jurídica alguna, sino que se deben adecuar otro tipo de medidas igualmente satisfactorias y menos gravosas para la seguridad de los usuarios.

La **Asociación Nacional de AFOCATs ANAFOCAT**, mediante Carta S/N, de fecha 03 de junio de 2024, firmada por su Presidente, emite opinión y señala que en el artículo 7 de la autógrafa que regula los requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas debería incluir, la exigencia del certificado contra accidentes de tránsito (CAT) y no solo el SOAT, pues ello resultaría discriminatoria y direccionado hacia las compañías de seguros, dado que ambos asumen las mismas coberturas.

Los **aplicativos de taxi (Cabify, Didi, Uber y Yango),** mediante Carta S/N, de fecha 02 de julio de 2024, emiten opinión y señalan que la regulación establecida en la autógrafa del PL 842/2021-CR es positiva por numerosas razones, entre ellas:

a. El MTC contará con un registro de plataformas digitales
b. La disponibilidad de la información de los conductores que brindan los servicios y de los viajes, en caso de requerimientos de la autoridad, lo que representa una garantía de seguridad para usuarios y usuarios conductores.
c. Brindará a los usuarios la posibilidad de conocer qué plataformas de intermediación están registradas y facilitará la estandarización de las condiciones de operación
d. Optimizará el servicio de transporte privado, ya que a través de plataformas digitales se despliegan una serie de innovaciones tecnológicas.
e. Pondría al Perú a la par de la gran mayoría de países de la región y el mundo, que ya han establecido regulaciones para las plataformas de intermediación de movilidad.

Concluyen señalado que exhortan al Congreso de la República y al Poder Ejecutivo la aprobación y promulgación de la ley.

La **Sociedad de Comercio Exterior del Perú- COMEXPERÚ**, mediante Carta N° 143-2024/DE/COMEXPERU, de fecha 02 de julio de 2024, firmada por su Director Ejecutivo, emite opinión señalando que:

- Es muy importante que la normativa a aplicarse evite la generación de barreras que dificulten el

acceso a los beneficios de la economía colaborativa, en perjuicio – especialmente- de los miles de conductores que utilizan estas plataformas tecnológicas con flexibilidad y autonomía como fuente real y efectiva de generación de ingresos. Tal es el caso de padres de familia, jóvenes, estudiantes y profesionales, entre otros, que buscan contar con otras fuentes de ingresos y mejorar su calidad de vida. Así, es crucial que la regulación reconozca estas características, proponiendo un esquema que favorezca este ecosistema que ha generado trabajo, ingresos y oportunidades para decenas de miles de personas.

- La autógrafa establece con claridad los requisitos y condiciones que deben cumplir las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte, de forma que se garantiza la seguridad y protección tanto de los usuarios como de los conductores.
- La autógrafa establece sanciones proporcionales basadas en criterios como el beneficio ilícito, la probabilidad de la detección, la gravedad del daño, el perjuicio económico y la reincidencia. Estas sanciones son necesarias para garantizar que las empresas de plataformas cumplan los requisitos de seguridad y operatividad establecidos por la ley, de forma que se pueda brindar un servicio de calidad.
- La creación de este registro nacional y la definición clara de las responsabilidades administrativas y judiciales son pasos esenciales para una regulación efectiva. Esto permitirá un mejor control y supervisión de las actividades de las plataformas tecnológicas, asegurando que operen conforme a la ley y en beneficio de la sociedad.

En conclusión, señala que es fundamental que toda normativa que pretenda regular el servicio de intermediación a través de plataformas tecnológicas parta de una comprensión absoluta de su naturaleza. Toda solución debe diseñarse en función de marcos regulatorios que se adapten a la naturaleza específica de cada modelo de negocio, en lugar de intentar igualar los requisitos entre los servicios tradicionales y las nuevas soluciones de transporte.

La **Federación Nacional de AFOCAT del Perú**, mediante Carta S/N, de fecha 08 de julio de 2024, firmada por su Presidente, emite opinión señalando que en la autógrafa aprobada hay infracciones a la normativa vigente, concluyendo que:

- El servicio de transporte de personas que se verifica y concreta a través de un aplicativo es un servicio público, la intermediación privada del aplicativo no define la condición de servicio privado.
- Se debe corregir las disposiciones que generan un registro de manejo y administración centralizada, los registros se deben descentralizar para el manejo provincial a través de las municipalidades competentes.
- La evidente condición de servicio público está definida claramente en nuestro ordenamiento, corresponde entonces que los vehículos puedan contar para el servicio de transporte de personas a través de intermediaciones privadas deban contar alternativamente con SOAT o CAT.

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

La **ONG A Movernos**, mediante Carta S/N, de fecha 19 de julio de 2024, firmada por su Gerente General, emite opinión señalando que se debe aprobar por insistencia el Proyecto de Ley 842/2021-CR en tanto esta iniciativa representa un importante avance en la modernización del marco regulatorio, alineándonos con las mejores prácticas internacionales en materia de servicios de transporte privado a través de plataformas digitales. Precisa que la propuesta establece un equilibrio adecuado entre la innovación tecnológica y la necesidad de garantizar la seguridad y calidad del servicio. Acota que, entre los aspectos más destacables, se tiene que crea un registro oficial de plataformas, la disponibilidad de la información para las autoridades competentes y la estandarización de las condiciones de operación.

La **Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito – AVIACTRAN**, mediante Carta N° 035, de fecha 24 de julio de 2024, firmada por su Presidente, emite opinión favorable, concluyendo que las observaciones efectuadas por el Poder Ejecutivo al Proyecto de Ley N° 842/2021-CR deben ser desestimadas, toda vez que o carecer de sustento, o los motivos que se señalan están previstos por el propio texto del Proyecto de Ley o pueden ser abordados en el reglamento que deberá emitir el Ministerio de Transportes y Comunicaciones una vez que la ley sea confirmadas. Agrega que el proyecto de ley constituye un avance positivo en la regulación de los servicios de transporte privado intermediados por plataformas tecnológicas que forman parte de los servicios que contribuyen a satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos y que son ya un sector reconocido y regulado en la gran mayoría de países en el mundo.

Precisa que el citado servicio da a los ciudadanos mayor seguridad en el viaje ya que se podrá conocer quien conduce y qué vehículo es y de ocurrir cualquier situación la Policía Nacional podría ubicar al conductor y al vehículo lo cual no sucede con vehículo de taxi cualquiera en la calle. Acota que los aplicativos cuentan con SOAT y otra póliza de seguros que cubre a los ciudadanos cuando hay accidentes de tránsito, lo cual no tienen otros taxis independientes.

El **congresista José Luis Elías Ávalos**, mediante Oficio N° 065-2024-2025/JLEA-CR de fecha 05 de setiembre de 2024, remite un resumen de las observaciones planteadas a la autógrafa del Proyecto de Ley N° 842/2021-CR y precisa que la ATU no tiene competencia para Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco; Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lambayeque, Loreto, Madre de Dios, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tacna, Tumbes y Ucayali, solicitando se apruebe por insistencia la iniciativa legislativa.

La **Cámara de Empresas de Taxis Región Arequipa – CETARA AQP**, mediante Oficio N° 016-2024-CETARA, de fecha 4 de octubre de 2024, adjunta observaciones y sugerencias para corregir y mejorar la autógrafa del Proyecto de Ley N° 842/2021-CR, precisando que:

- Las empresas administradoras de aplicativos no brindan un servicio privado de transporte puesto que únicamente establecen una conexión virtual entre el pasajero y el conductor para realizar un servicio de taxi convencional, por lo que el texto de la ley debería ser "Ley de las empresas

administradoras de intermediación del servicio de transporte especial de personas a través de plataformas tecnológicas".

- Debe mencionarse a las competencias, funciones y obligaciones de las municipalidades, dado que es obligación del Estado fortalecer las políticas nacionales de descentralización. Los municipios son los encargados de legislar el transporte de su jurisdicción.
- Al no considerar necesario ni exigible requisitos importantes tales como brevete con categoría IIA, antigüedad máxima del vehículo, peso mínimo del vehículo, cilindrada del vehículo, tipo de carrocería del vehículo, certificado de operación o título habilitante para brindar el servicio de transporte especial de personas, se está retrocediendo en el transporte fomentando la informalidad y creando diferencias en perjuicio de los operadores que brindan el servicio de taxi de manera formal.

El **Sindicato de Gremio de Choferes Profesionales del Taxi Amarillo de Servicio Público y Turístico de Lima y Callao – SIGTAP**, mediante Solicitud N° 042-SG-2024-SIGTAP, de fecha 04 de noviembre de 2024, firmada por el Secretario General, el Sub Secretario General y el Secretario de Defensa y Derechos Humanos, señala que en la mesa técnica de trabajo realizada el 04 de octubre de 2024 quedó confirmado que:

- Las empresas participantes denominadas plataformas tecnológicas (aplicaciones) no tienen ninguna autorización para sus operaciones en materia de taxi a nivel nacional.
- No existe ningún registro administrativo o contable de sus actividades principales de taxi, siendo distintos lo que declaran en el país, no existe un registro real de sus aportes o pagos de impuestos, no existe ningún ente en materia de transporte que los reconozca como prestadores de servicio formales en materia de taxi.
- No son intermediarios sino proveedores, al tener información que tienen sus patentes registradas ante INDECOPI.

CEDER Consultoría, mediante correo de fecha 05 de noviembre de 2024, suscrito por el Director de Asuntos Regulatorios, señala los beneficios que trae la insistencia en el Proyecto de Ley N° 842/2021-CR:

- Se debe entender la economía digital que va creciendo en el mundo. En este caso, no es un servicio de transporte público como el metro de Lima o el Metropolitano (INDECOPI, en varios pronunciamientos, ha diferenciado las aplicaciones del servicio de taxi público). Al querer imponerle la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se encarecerá y desincentivará el servicio, dejará sin trabajo a cerca de 150 mil personas (de acuerdo al estudio del Instituto Peruano de Economía, IPE), afectando en S/ 5.5 mil millones a la economía (IPE). Esas empresas dejarán el país, se atentará contra la innovación tecnológica y se volverá a un sistema de gran riesgo para las personas: tomar taxi en la calle.
- Los usuarios están contentos con el servicio. Según Encuesta Lima Como Vamos 2022 este sistema de movilidad es el que tiene mayor satisfacción (68.4%) muy por encima del resto de servicios (taxi, buses, metro, etc.).

- Los usuarios señalan que el atributo que más valoran en el uso de plataformas de movilidad es la seguridad (20.9%), muy por encima del resto de servicios, que tienen menos de 8% en seguridad.
- Afectará una economía en crecimiento: durante este último año, se han realizado 531 mil viajes a través de las plataformas de movilidad urbana, habiéndose duplicado la demanda de este servicio en los últimos 2 años debido al aumento del número de usuarios a nivel nacional.
- La autógrafa del PL 842 va alineado con las políticas de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) de la que el Perú quiere ser parte, tal como se demuestra en su análisis regulatorio en 2 informes para los países del G7, los más ricos del mundo, donde establece: "a nivel mundial, existe un consenso sustancial sobre las razones subyacentes para la implementación de una regulación competitiva en los mercados digitales, evitando así la complejidad del entorno regulatorio y las dificultades para los usuarios de la plataforma".
- EL Congreso es el llamado a esta regulación, por su capacidad de reflexión y consenso. Por ello, la Comisión de Transportes y el Pleno ya discutió y aprobó el dictamen del PL 842/2021 que regula íntegramente a este servicio, con las opiniones de expertos, estableciendo medidas de seguridad, información que se debe otorgar, el registro y las sanciones. Es decir, en poco tiempo, el Congreso, a través de la insistencia, puede regular este servicio de movilidad, para beneficio de cientos de miles de usuarios y el crecimiento de la economía del país.

PL7483/2023-CR

El **Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones - OSIPTEL**, mediante Carta N° 00157-PE/2024, remite el Informe N° 00075-DPRC/2024, de fecha 30 de abril de 2024, en la cual concluye que:

> *"Atendiendo a la propuesta normativa prevista en el artículo 10 del Proyecto de Ley, este Organismo Regulador considera pertinente indicar que, si bien el bloqueo y/o filtro de servicios y/o aplicaciones constituye una medida excepcional que restringe el derecho de acceso al servicio de internet; aquella resulta plenamente válida, en tanto exista justificación para su adopción considerando el bien jurídico protegido y obedezca a una evaluación sujeta a criterios de necesidad y proporcionalidad.*
> *En ese sentido, se recomienda que, en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se efectúe un mayor desarrollo que justifique la medida propuesta en el citado artículo, especialmente en lo relacionado al Reglamento de Neutralidad de Red."*

El **Servicio de Administración Tributaria – SAT,** mediante Oficio N° D000193-2024-SAT-JEF, con fecha 07 de mayo de 2024, firmado por su Jefa, emite opinión y concluye que:

> "3.1. En respuesta al Oficio N° 1228-2023-2024/CTC-CR, felicitamos la iniciativa, en tanto tiene como fin último garantizar el derecho de las personas al acceso de un transporte

eficiente y seguro, quedando el análisis técnico normativo de su aplicación a los entes rectores involucrados, Ministerio de Transportes y Comunicaciones y ATU.

3.2. Mediante Ley N° 30900 se crea la ATU, como organismo técnico especializado adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que entre otras competencias, respecto del servicio de taxi, aprueba las normas que regulan la gestión y fiscalización, las condiciones de acceso y operación que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos; y otorga las autorizaciones para la prestación del citado servicio, que es precisamente el objeto de aplicación del Proyecto de Ley N° 7483/2023CR, Proyecto de ley que regula el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, por lo que le corresponde al ATU pronunciarse sobre el mismo."

La **Presidencia del Consejo de Ministros-PCM**, mediante Oficio N° D000877-2024-PCM-SG, remite el Informe N° D000593-2024-PCM-OGAJ, de fecha 17 de abril de 2024, el cual concluye que:

> *"4.1 Por lo expuesto, por competencia no corresponde a la Presidencia del Consejo de Ministros emitir opinión acerca del Proyecto de Ley N° 7483-2023-CR, "Ley que regula el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos".*
> *4.2 Al contener el Proyecto de Ley materias que se encuentran dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; mediante el Oficio N° D000275-2024-PCM-SSCPP, se trasladó a dichos Ministerios el pedido de opinión formulado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, precisando que la opinión que se emita sea remitida directamente a la referida Comisión Congresal.*
> *(...)"*

La **Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP**, mediante Oficio N° 00190-2024-SUNARP/SN remite el Informe N° 00374-2024-SUNARP/OAJ, de fecha 03 de mayo de 204, el cual concluye que:

> *"4.1. El proyecto de Ley 7483/2023-CR propone la regulación de la prestación del servicio de taxi por aplicativo, lo cual se encuentra fuera del ámbito registral. No obstante, sería conveniente que en la exposición de motivos del proyecto se realice una mención a los beneficios en materia de seguridad jurídica que la nueva norma generaría, incluyendo las variables y cuantificación.*
> *4.2. Se precisar el literal c) del numeral 6.2 del artículo 6° del mencionado proyecto de Ley que hace referencia a la tarjeta de propiedad vehículo, debiendo señalar: "c) Contar con la tarjeta de identificación vehicular".*

La **Cámara de Comercio de Lima – CCL**, mediante Carta P/025.06.2024/DNPACG remite el

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Informe N° 002-2024-DNPPAGC de fecha 27 de mayo de 2024, el cual manifiesta su posición en contra del PL N° 7483/2023-CR, señalando que:

> *"En atención a lo expuesto, manifestamos nuestra posición en contra del Proyecto de Ley N°74832023-CR, en tanto genera una sobrerregulación sobre el sistema de intermediación de servicios de movilidad privada que opera a nivel internacional y que, ante su eventual publicación, podría generar consecuencias negativas significativas para dicho mercado. Las medidas contenidas en el proyecto analizado conllevarían no sólo a la salida de la gran mayoría de empresas que funcionan como intermediarias del servicio de taxi por aplicativo, sino que también impediría la entrada de nuevos competidores al mercado nacional, ocasionando un significativo aumento en el precio de dichos servicios en caso aún se mantengan.*
> *En consecuencia, resulta fundamental considerar que existen otras medidas más efectivas y menos gravosas para lograr que se brinde mayor seguridad de los usuarios del servicio de intermediación; por ejemplo, estableciendo mecanismos de interconexión con los sistemas de seguridad del estado; a fin de que, en situaciones de alerta del usuario, las autoridades puedan conocer la ubicación del mismo y prestar la atención inmediata correspondiente; así como transparentar los mecanismos de elección de los proveedores de los servicios (conductores y vehículos) en dichas plataformas."*

La **Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios – ASPEC**, mediante Oficio N° 030-2024-ASPEC/PRES de fecha 16 de junio de 2024, expresa su conformidad con la iniciativa legislativa, pero considera que hay aspectos que deben mejorarse tales como:

> *"1. No se entiende ni se explica la razón por la cual se asignan a la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal y a la Dirección General de Programas y Proyectos de Comunicaciones una serie de competencias referidas al cumplimiento de la normal, dejando completamente de lado a la ATU.*
> *1. No se alude al libro de reclamaciones virtual en tales aplicativos*
> *2. No se menciona nada sobre el botón de pánico."*

La **Asociación de Municipalidades del Perú - AMPE**, mediante Oficio N° 398-2024-AMPE/P de fecha 08 de julio de 2024, remite el Informe N° 089-2024-AMPE/GG de fecha 22 de junio de 2024, en el cual opina favorablemente, precisando que:

> *"(…)*
> *5.2. De la fórmula legal, así como de la exposición de motivos de la propuesta normativa, se aprecia que el proyecto de ley busca fortalecer la seguridad y formalización del servicio de taxi por aplicativo en beneficio de la población, cumpliendo con el deber constitucional del Estado de proteger a los ciudadanos y promover su bienestar general."*

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

La **Municipalidad Metropolitana de Lima – MML**, mediante Oficio N° D000506-2024-MML-OGSC, remite el Informe N° D000132-2024-MML-GMU-AL, concluye que:

2.1. El Proyecto no define ni delimita el denominado servicio de transporte de taxi mediante aplicativo u otros medios tecnológicos, y de ser aprobado, se permitiría que a través del uso de aplicativos se oferten y presten servicios informales, tampoco se ha indicado cuáles van a ser las condiciones necesarias para que operen los conductores, lo que podría generar inseguridad para usuarios y para todo el servicio de transporte en general, los accidentes que se generan son justamente por el transporte informal.

2.2. De la revisión realizada al proyecto normativo y su Exposición de Motivos, se entiende que para el servicio de taxi por aplicativo u otros medios tecnológicos análogos, no se necesitaría autorización para brindar el servicio por la autoridad competente; toda vez que, el artículo 5° del mencionado proyecto, señala que solo se le exige como único requisito estar registrado en la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP); en ese sentido, al no contar con una autorización por la autoridad competente, en la práctica se reafirma lo señalado en la Resolución N° 0084-2020/SDCINDECOPI de fecha 5 de agosto de 2020, que confirma la Resolución N° 043-2019-/CCD-INDECOPI de fecha 30 de abril de 2019, que establece 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.

2.3. La propuesta normativa pretende aprobar un servicio que ya se encuentra regulado; sin embargo, respecto al uso del aplicativo tecnológico, es cierto que es una herramienta utilizada constantemente por los prestadores del servicio de taxi, por lo que resultaría importante se realice una correcta regulación de su uso, más no atribuírsele como un servicio de taxi como se ha explicado en el presente informe, sino como una herramienta tecnológica.

2.4. Las unidades adscritas a la Gerencia de Movilidad Urbana, son de la opinión que, si bien es cierto que esta entidad no cuenta con competencia respecto a las autorizaciones para el servicio de taxi; al ser el Proyecto de Ley N° 7483/2023-CR una norma que pretende legislar sobre un tipo de servicio de alta demanda, es que se emitieron opinión al respecto, desarrolladas en el presente informe, por lo que en ese contexto, somos de la opinión que, el proyecto normativo requiere de mayor evaluación para hacer eficaz la regulación que pretende establecer.

El **Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MEF**, mediante Oficio N° 202-2024-MTC/01 de fecha 25 de noviembre de 2024, remite tres informes de diversas áreas, en los cuales observa el proyecto señalando que:

DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Informe N° 0583-2024-MTC/18.01 de la Dirección de Política y Normas en Transporte Vial

"5.1. El proyecto de ley en sus artículos 1 y 2 no señala que las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de sus plataformas tecnológicas configuran un servicio de intermediación, sino sobre el servicio de transportes de taxi por aplicativo, entendiéndose como la prestación de un solo servicio.

5.2. El servicio especial de taxi se encuentra reglamentado en el RNAT.

5.3. El proyecto de ley regula el servicio de taxi por aplicativo, sin tener en cuenta que las empresas administradoras de una plataforma digital no proveen un servicio de taxi sino de intermediación, que permite conectar la oferta y la demanda del servicio de taxi, ya que su objetivo no es el traslado de pasajeros sino la intermediación entre proveedores y usuarios.

5.4. El proyecto de ley no establece las características propias de la tecnología de las plataformas digitales tales como: (i) monitoreo de la ruta, (ii) tiempo estimado del viaje, (iii) pago con tarjeta u otros medios de pago, (iv) calificación sobre el servicio del conductor; entre otros.

5.5. El artículo 4 del Proyecto de Ley otorga la naturaleza de "empresa de transporte" a las empresas intermediarias del servicio de taxi que emplean aplicativos u otros medios tecnológicos o análogos sin tener en cuenta la definición de "empresa de transporte" contemplada en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RNAT).

5.6. El artículo 5 del Proyecto de ley señala que la persona jurídica o empresa de transporte que brinde el servicio de taxi que no esté registrada en el Registro de Personas Jurídicas de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), se le suspende de la autorización de funcionamiento de la empresa, hasta el momento en que subsane dicha obligación cuando debería ser un requisito el estar inscrito en SUNARP para poder obtener la autorización.

5.7. El artículo 6 del Proyecto de Ley no precisa o define a qué se refiere con "operador de transporte", no precisa a qué y a cuántas habilitaciones se refiere cuando se menciona que el requisito es contar con "habilitación del operador de transporte" y además, con "habilitación de la unidad".

5.8. Los requisitos exigidos en el artículo 6 del proyecto de ley se encuentran reglamentados por lo que es innecesario requerir lo que está dispuesto en la normatividad vigente nacional, hecho que generaría confusión a los conductores que desean prestar el servicio de taxi y para las empresas intermediarias del servicio de taxi."

Informe N° 0116-2024-MTC/26.02 de la Dirección General de Políticas y Regulación en Comunicaciones

"No es competencia del sector Comunicaciones:

Los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del Proyecto de Ley

El contenido de lo dispuesto en los artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del Proyecto de Ley no

guardan relación o vinculación con las funciones y competencias del sector Comunicaciones de este ministerio; por lo tanto, no corresponde a este sector emitir opinión sobre su viabilidad u observancia al no tener competencia para ello.
No obstante, se ha visto por conveniente realizar una recomendación sobre lo previsto en el literal d) del numeral 6.2 del artículo 6 del Proyecto de Ley, el cual establece como requisito, que los prestadores del servicio de taxi por aplicativo no deben tener antecedentespenales, policiales ni judiciales.

Observaciones:

Sobre el artículo 3 del Proyecto de Ley

El artículo 3 del Proyecto de Ley comprende dentro de su ámbito de aplicación al servicio de taxi por aplicativo y, además "otros medios tecnológicos o análogos", aun cuando en la Exposición de Motivos no se desarrolla qué se entiende por otros medios tecnológicos o análogos; por lo tanto, resulta necesario que el alcance de dichos términos sea abordado en la Exposición de Motivos, a fin de que se tenga certeza de su pertinencia en la redacción de los articulados de la propuesta normativa, así como evitar interpretaciones que pudieran perjudicar su eventual aplicación.
En algunas disposiciones del Proyecto de Ley (artículos 2, 5, 7 y 10) se usa el término ***"medios tecnológicos análogos"*** *y en otros (artículos 3, 4 y 8) se usa* ***"medios tecnológicos o análogos",*** *por lo que, se debe uniformizar los términos a emplearse en el Proyecto de Ley, más aún si la letra "o" que diferencia un término del otro cambia el sentido literal y, por lo tanto, influye en su alcance.*

Sobre el artículo 10 del Proyecto de Ley

- *Respecto al segundo párrafo del artículo 10 del Proyecto de Ley*
  Es necesario que la iniciativa legislativa precise a qué autoridad iría dirigida la solicitud de bloqueo que formule la DGPRTM, la cual, sería la DGPPC, ello en el marco de lo señalado en el tercer párrafo del mismo artículo. Cabe indicar que esta precisión permite establecer un orden y secuencia en el traslado de la solicitud que formule la DGPRTM.
- *Respecto al tercer párrafo del artículo 10 del Proyecto de Ley*
  Es necesario que en el texto del artículo 10 del Proyecto de Ley se establezca que, a fin de que la DGPPC realice la solicitud a los proveedores del servicio de internet el bloqueo de los aplicativos, la DGPRTM debe proporcionarle previamente la información necesaria para dicho fin.
- *Respecto al quinto párrafo del artículo 10 del Proyecto de Ley*
  - *Se debe precisar a cuál de los requerimientos de bloqueo se refiere al quinto párrafo del artículo 10 del Proyecto de Ley, a fin de que la disposición guarde coherencia con los párrafos precedentes del mencionado artículo y se eviten interpretaciones que puedan perjudicar el accionar de la DGFSC, al momento de efectuar lo previsto en*

dicho párrafo.

- *No se ha desarrollado en la Exposición de Motivos la justificación para la determinación del plazo de treinta (30) días para la fiscalización por parte de la DGFSC, por lo que resultaría conveniente que sea la propia DGFSC, la que establezca la periodicidad de acuerdo a su Plan de Fiscalización Anual o en su defecto, consideramos que dicho plazo sea establecido en el Reglamento por la entidad del Poder Ejecutivo a cargo de su reglamentación, evaluando los diferentes aspecto (por ejemplo, de logística y de personal) que implica realizar dicha actividad.*

Sobre la Primera Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley

Sobre el plazo de sesenta (60) días naturales establecido para que el Poder Ejecutivo realice la reglamentación de la Ley, se debe tomar en cuenta que en una eventual reglamentación resultaría importante evaluar los aspectos a incluir, así como precisar los procedimientos, obligaciones y otras disposiciones para que las medidas contempladas puedan ser ejecutadas; además de las coordinaciones institucionales que se deben realizar para su aplicación; razón por la cual se solicita incluir un plazo mayor para la reglamentación, estableciéndose como mínimo noventa (90) días hábiles.

Sobre el análisis Costo-Beneficio de la Exposición de Motivos

Resulta importante que la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley sea complementada incluyendo el impacto cuantitativo de las disposiciones que se pretende aprobar, a fin de que se pueda sustentar debidamente los costos y beneficios que implicaría la implementación y aplicación de la propuesta normativa

No se tienen comentarios:

Sobre la Segunda Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley

El texto de la mencionada disposición indica el plazo para la emisión de otras disposiciones necesarias para la aplicación de la ley; por lo tanto, no se tienen comentarios al respecto, más aún si la propuesta normativa pretende abordar una problemática que básicamente se encuentra relacionada con las competencias del sector Transportes del MTC, la cual tendría mayor participación en la realización de lo dispuesto en la citada disposición complementaria final del Proyecto de Ley."

Informe N° 1367-2024-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica

"3.70. Complementariamente a las opiniones emitidas por los Despachos Viceministeriales de Transportes y Comunicaciones, esta Oficina General advierte que el Proyecto de Ley atribuye a las empresas prestadoras de servicio de intermediación por aplicativos u otros medios tecnológicos (en adelante, empresas de intermediación) la condición de "transportista", siendo la razón justificante de dicha regulación, de acuerdo con lo señalado

en la exposición de motivos, la problemática vigente sobre la falta de responsabilidad de dichas empresas ante los posibles daños que se puedan ocasionar a los usuarios del servicio de taxi.

3.71. Ahora bien, no obstante, los fines y objetivos de la propuesta normativa, debe tenerse en cuenta que, como lo han señalado las áreas técnicas de este Ministerio, las actividades de las empresas de intermediación no se ajustan al concepto jurídico de "transportista" previsto en la normativa vigente. Así, de acuerdo con el RNAT, un transportista es aquella persona natural o jurídica debidamente autorizada que presta el servicio de transporte, el cual es una actividad económica que es realizada con la finalidad primordial de satisfacer las necesidades de traslado por vía terrestre de personas o mercancías; características que, de la revisión del Proyecto de Ley y su exposición de motivos, no se presentan en las empresas de intermediación, toda vez que, conforme a lo previsto en el artículo 4 del Proyecto de Ley, finalidad principal dichas empresas no sería la de satisfacer las necesidades de traslado, sino contactar a un prestador del servicio taxi con un usuario.

3.72. Este aspecto tiene especial relevancia jurídica, puesto que, en la medida que la propuesta normativa no realiza mayores precisiones respecto del régimen jurídico de acceso, permanencia y operación de las denominadas "empresas de transporte de servicio de taxi por aplicativo", la atribución de la condición de transportistas a las referidas empresas podría generar confusión respecto del régimen jurídico que se le aplique. Así, podría interpretarse que a dichas empresas les resulta aplicable el mismo régimen jurídico previsto para las empresas de transporte, de tal manera que se les exija obtener la autorización y la habilitación vehicular de la entidad competente, ser propietario de los vehículos, tener como giro principal el servicio de transporte, entre otras condiciones y requisitos previstos en el RNAT y las normas emitidas por las autoridades competentes, e incluso el mismo régimen de infracciones y sanciones; lo cual no necesariamente se ajusta a la naturaleza las actividades que realizan las empresas de intermediación.

3.73. En ese sentido, a efectos de evitar confusiones en la aplicación de la norma puedan afectar el normal desarrollo de las empresas de intermediación y las empresas prestadoras del servicio de taxi, así como atribuir correctamente las responsabilidades de cada una de ellas, se debe precisar en el Proyecto de Ley el régimen jurídico de acceso, permanencia y operación de las empresas de intermediación, precisando su régimen de autorizaciones, autoridades competentes, régimen de fiscalización y sanción, responsabilidades, entre otros.

3.74. De otro lado, el artículo 6 del Proyecto de Ley se establece los requisitos que deben cumplir los "prestadores del servicio de taxi" que estarían afiliados a las "empresas de transporte de servicio de taxi por aplicativo" y del vehículo que será destinado al servicio. Asimismo, en el artículo 7 del Proyecto de Ley, se señala expresamente que la verificación del cumplimiento de los citados requisitos se encuentra a cargo de la "empresa de transportes de servicio de taxi por aplicativo".

3.75. Al respecto, es importante advertir que en ninguno de los requisitos previstos en el

artículo 6 del Proyecto de Ley y en ninguna parte del texto del mismo, se precisa que los prestadores del servicio afiliados a las "empresas de transporte de servicio de taxi por aplicativo" deban contar con autorización para prestar el servicio de taxi, lo cual resulta relevante a efectos de garantizar la idoneidad y seguridad del servicio y evitar la proliferación de la informalidad. Así, si bien se reconoce la necesidad de que los requisitos de los prestadores del servicio de transporte y sus vehículos sean verificados por las empresas de intermediación en las que se afilien, ello no puede reemplazar las competencias, funciones y responsabilidades de las entidades competente en materia de transporte de taxi.

3.76. En ese sentido, con la finalidad de garantizar la seguridad e idoneidad de la prestación del servicio de taxi, se debe señalar expresamente que las empresas de intermediación únicamente pueden tener dentro de sus afiliados a transportistas debidamente autorizados por la autoridad competente.

(…)

3.79. En mérito a ello, a efectos de contar con las herramientas legales necesarias para el control de las actividades y el cumplimiento del marco normativo vigente por parte de las empresas de intermediación, se debe establecer en el Proyecto de Ley la habilitación al Poder Ejecutivo a tipificar infracciones vía reglamento. Ello resulta relevante, puesto que una norma reglamentaria permite que la autoridad pueda ir adecuado el régimen normativo a los cambios que se produzcan en el servicio producto de su evolución.

3.80. De otro lado, se debe señalar que el establecimiento de una sola sanción vulnera el principio de razonabilidad anteriormente descrito, puesto que no se permite establecer una gradualidad que implique que la sanción a imponerse sea la adecuada en atención a la gravedad de la infracción. Así, se tendría una sola sanción para cualquier tipo de infracción, aunque esta sea leve, grave o muy grave."

PL 7981/2023-CR

La **Asociación de Municipalidad del Perú – AMPE**, mediante Oficio N° 346-2024-AMPE/P remite el Informe N° 049-2024-AMPE/AJ de fecha 14 de junio de 2024, en el cual opina favorablemente, señalando que:

"(…)

3.2. De la fórmula legal, así como de la exposición de motivos de la propuesta normativa, se aprecia que el proyecto de ley facilita la fiscalización por parte de autoridades correspondientes, lo que promoverá un mayor cumplimiento de las normativas locales y nacionales."

La **Municipalidad Metropolitana de Lima – MML**, mediante Oficio N° D000517-2024-MML-OGSC, remite el Informe N° D000189-2024-MML-GMU, de fecha 11 de septiembre de 2024, en el cual concluye que:

"3.1. El Proyecto de Ley N° 7981-2023-CR, tiene por objetivo crear el Registro Nacional de Personas Prestadoras de Servicios de Delivery y de Taxi mediante Plataformas Digitales (aplicativos móviles), con el fin de garantizar la seguridad y el bienestar de los usuarios en las solicitudes de servicios de transporte de pasajeros y entregas de productos, sin embargo, el mismo no define qué tipo de vehículos están comprendidos para el servicio.

3.2. De igual manera, el proyecto no determina algún requisito formal para la inscripción en el registro, por ejemplo, contar con licencia de conducir.

3.3. El proyecto no define la entidad competente para cumplir con la función fiscalizadora y sancionatoria respecto a los prestadores de los servicios de taxi y delivery.

3.4. Se señala que, si bien la Plataforma Digital será responsable de verificar los números únicos de registro antes de su inscripción o participación, también se menciona que serán solidariamente responsables en lo administrativo, civil y penal los prestadores del servicio.

2.5. Tanto en el Informe de la Subgerencia de Gestión y Fiscalización, como en el Informe de PROTRANSITO, señalan que para el caso del servicio de transporte especial de personas (servicio de taxi), para el caso de Lima Metropolitana está bajo la supervisión de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao.

2.6. Por lo tanto, tal como las unidades adscritas a la GMU manifiestan en sus respectivos informes, del análisis queda en evidencia vacíos e imprecisiones en la redacción del Proyecto de Ley N° 7981-2023CR, por lo que, en ese contexto, somos de la opinión que no resulta viable la propuesta normativa."

Asimismo, debe tenerse en cuenta que para la elaboración del presente dictamen se ha realizado mesas técnicas de trabajo. En efecto, con fecha 04 de octubre de 2024 se realizó la mesa técnica "Observaciones a la autógrafa de la Ley de las empresas administradora de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas". También se han sostenido diversas reuniones virtuales con representantes de diversos gremios de transportistas, instituciones públicas, asociaciones, etc., con el fin de recabar las opiniones de cada uno de los actores intervinientes respecto de la materia a regularse.

IV.3 Descripción del problema

El servicio de taxi por aplicativo no cuenta con una regulación específica; sin embargo, en los últimos tiempos, el servicio de taxi a través de aplicaciones se ha vuelto la opción más elegida por muchos peruanos. A pesar de las críticas y denuncias que circulan en redes sociales acerca de este servicio, un gran número de personas sigue utilizándolo debido a la facilidad

para conseguir un vehículo rápidamente, además de contar con un método de pago ágil y cómodo. "El servicio de taxi por aplicativo en el Perú ya tiene casi 10 años; sin duda, ha sido una revolución en el transporte de las personas en todo el mundo y ya nos resulta difícil pensar vivir sin esos aplicativos"[5].

Entre las principales razones por las que los usuarios prefieren utilizar los taxis por aplicativos se tienen las siguientes.

CUADRO N° 1



Fuente: El Peruano (23/09/2024)[6]

Según el estudio elaborado por la consultora Flanqueo, el mercado peruano de taxis generó un movimiento económico de aproximadamente 10 mil millones de soles en el año 2022. De esta manera, 7 de cada 10 conductores no son propietarios de las unidades que manejan; el 42% de lo generado por el mercado se realiza a través de los aplicativos; aun cuando su uso se concentra en el 50% de los taxistas inscritos en estas aplicativos (150 mil en total); el 50% de los usuarios optan por los aplicativos porque los consideran más seguros y el 25% los prefiere por las promociones[7].

Según Ecommerce News[8], los 7 aplicativos de taxi más usados en Lima son los siguientes: Uber, Cabify, In Driver, DiDi, Yango, Taxi Satelital y Maxim.

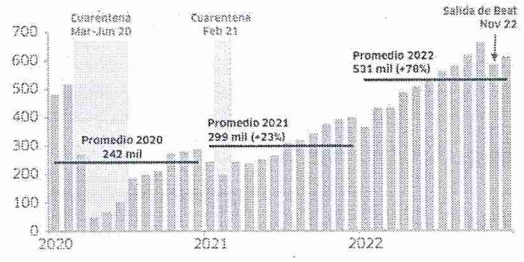
Según el Instituto Peruano de Economía, teniendo en cuenta la información alcanzada por las principales plataformas que operan en el Perú, "durante el 2022, en promedio cada día se solicitaron 531 mil viajes". En un escenario postpandemia, "desde marzo del 2021, el uso de estos servicios muestra una tendencia creciente, en línea con la flexibilización de las restricciones de movilidad. Entre el 2021 y el 2022, el número de viajes solicitados diariamente

[5] https://elperuano.pe/noticia/253603-los-taxis-en-la-era-tecnologica
[6] https://elperuano.pe/noticia/253603-los-taxis-en-la-era-tecnologica
[7] https://elperuano.pe/noticia/253603-los-taxis-en-la-era-tecnologica
[8] https://www.ecommercenews.pe/ecosistema-ecommerce/2024/aplicativos-de-taxi-en-lima.html/

a través de plataformas digitales se incrementó de 299 mil a 531 mil, lo cual representa un aumento de 78% y ya supera el nivel prepandemia"[9], tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

CUADRO N° 2

Demanda diaria por servicios de plataformas de movilidad urbana, 2020-2022
(miles de servicios diarios promedio)



Nota: Cálculo basado a partir de una muestra de las principales plataformas de movilidad urbana que operan en el Perú.
Fuente: Plataformas digitales que operan en el Perú. Elaboración IPE.

Fuente: Instituto Peruano de Economía

En un escenario en el que el servicio de taxi por aplicativo no cuenta con marco normativo específico, la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios (Aspec) ha señalado que "ese vacío legal ha sido aprovechado por los manejadores de las aplicaciones para eximirse de las responsabilidades, dejando a los consumidores en una indefensión total (...). Según el abogado Crisólogo Cáceres de Aspec, necesitamos una regulación adecuada para abordar varios puntos claves: Primero, exigir que las plataformas asuman responsabilidad en casos de robos o incidentes con los usuarios. Segundo, proponer requisitos claros para la prestación del servicio, asegurando los derechos de los consumidores. Tercero, solicitar información clara sobre tarifas, condiciones y derechos de los usuarios. Cuarto, abogar por una adecuada supervisión de estas empresas para evitar prácticas desleales y garantizar la libre competencia. Como en todos y cada uno de los negocios nacidos en medio de los aplausos del respetable, el servicio de taxi por aplicativo nació y se desarrolló sin reglas ni trabas: libre como el viento. Sin embargo, la libertad siempre debe tener límites, ya que una u otra garantizan que no haya excesos, ni abusos ni nada que se les parezca[10]".

Economía colaborativa

Según las políticas de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) de la que el Perú quiere ser parte, "a nivel mundial, existe un consenso sustancial sobre las

[9] Instituto Peruano de Economía (2023). Impacto de las plataformas digitales en la economía peruana. Informe final Informe elaborado para: Sociedad de Comercio Exterior del Perú COMEX, p. 7.

[10] https://sudaca.pe/noticia/informes/viviana-rodriguez-los-problemas-que-enfrentan-diariamente-los-usuarios-de-taxi-por-aplicativo/

razones subyacentes para la implementación de una regulación competitiva en los mercados digitales, evitando así la complejidad del entorno regulatorio y las dificultades para los usuarios de la plataforma"[11].

Dicha realidad se ha traducido en una legislación sui generis para la economía digital y las plataformas de economía colaborativa. La economía colaborativa o consumo colaborativo es un modelo económico en el que, fundamentalmente, los usuarios se aprovechan de las nuevas tecnologías para prestar, comprar, vender, compartir o alquilar bienes y servicios. Es una forma de negocio en constante evolución, ya que continuamente surgen nuevos espacios donde poder hacer uso de ella[12].

A pesar que se promueve una legislación laxa para este tipo de servicios, no debe dejarse de lado que deben existir límites y sobre todo llegar a un equilibrio, donde la empresa o el proveedor del servicio y el usuario del mismo se vean favorecidos. Tal como señala Benítez Palma "Bienvenida sea la competencia, siempre buena para la sociedad, pero cuidado con la aprobación entusiasta de la tiranía del *low cost*. Si lo que deseamos es una espiral de bajos precios en todo, las primeras víctimas van a ser los salarios y las relaciones laborales. Un precio que pagar demasiado alto, y que en absoluto es colaborativo ni solidario[13].

En esa línea se tiene la controversia seguida por Élite Taxi contra Uber Systems Spain, ante el Juzgado de lo Mercantil 3 de Barcelona (España)[14], iniciada en octubre de 2014, donde se solicitaba considerar como servicio en el ámbito de transportes, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo para desplazar personas que se trasladan dentro del radio urbano, a su vez, haciendo uso de una aplicación para teléfonos inteligentes a cambio de una remuneración.

Con fecha 20 de diciembre de 2017, el Tribunal de Justicia Europeo da la razón a los demandantes y declara que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como es el caso de Uber, el cual tiene por objeto conectar mediante una aplicación, se encuentra indisociablemente vinculado a un servicio de transporte; quedando excluido del ámbito de la aplicación de la libre prestación de servicios en general.

---

[11] OECD (2024), *Competition Policy in Digital Markets: The Combined Effect of Ex Ante and Ex Post Instruments in G7 Jurisdictions*, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/80552a33-en.
G7 INVENTORY OF NEW RULES FOR DIGITAL MARKETS: ANALYTICAL NOTE, OCDE, 2023. Ver: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/topics/policy-issues/competition/g7-inventory-of-new-rules-for-digital-markets-2023.pdf

[12] https://www.santander.com/es/stories/la-economia-colaborativa-que-es-y-que-nos-puede-aportar

[13] Benítez Palma, Enrique. Economía colaborativa: límites urgents. Ver: https://alternativaseconomicas.coop/articulo/dossier/economia-colaborativa-limites-urgentes

[14] https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2017-12/cp170136es.pdf

De ahí que, esta sentencia aclara el panorama para que los Estados puedan dotar de regulaciones adecuadas y les permita desarrollar mecanismos para un óptimo servicio dentro del marco de la libre competencia, evitando fallas en el mercado, en beneficio de los usuarios finales.

IV.4 Análisis y sustento de la fórmula legal

Objeto y ámbito de aplicación

El presente dictamen establece como objeto de la ley la regulación del servicio de intermediación digital para el transporte de personas, con el propósito de garantizar los derechos y la seguridad de los pasajeros y los conductores, así como promover la mejora y la calidad del servicio. Dicha norma será aplicable a las plataformas de intermediación digital, a los usuarios afiliados y a los usuarios pasajeros existentes a la entrada de su vigencia y con posterioridad a ella. Es decir, la norma se aplicará de manera uniforme a todos los involucrados en el objeto de regulación de la norma, independientemente de su fecha de inicio de operaciones y de afiliación, según corresponda.

Definiciones

El dictamen identifica y define a los tres sujetos que intervienen en el objeto de regulación de la norma, ello permite diferenciar con claridad dos tipos de servicios: i) el servicio de intermediación digital; y, ii) el servicio de transporte de personas; cada uno de los cuales está a cargo de sujetos diferentes, de acuerdo con la naturaleza de las actividades que se busca regular. De esta manera, los sujetos intervinientes son los siguientes:

1) La empresa de intermediación digital para el transporte de personas (empresa de intermediación digital), que es toda persona jurídica localizada en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional que, a cambio de una tarifa, presta o pone a disposición sus plataformas digitales, a fin de que los usuarios de estas (usuario afiliado y usuario pasajero) se puedan contactar y establecer un acuerdo para el traslado de personas desde un punto de origen hasta otro de destino.
2) El usuario afiliado, que es la persona natural o jurídica que tiene la calidad de propietario, administrador o conductor del vehículo con el cual se presta el servicio de transporte al usuario pasajero, al cual contacta a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital. Este usuario puede pertenecer a unaempresa que brinda servicio de taxi o puede ser un conductor independiente.
3) El usuario pasajero, que es aquel que, a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital, contacta y contrata con el usuario afiliado, a efectos de que lo traslade a él o a otras personas, desde un punto de origen hastaotro de destino.

De esta manera, nos allanamos a la observación de la autógrafa que exigía que se establezca una definición de empresa de intermediación digital, pero se va más allá, pues no solamente

se define a dichas empresas, sino que también se define a los usuarios de las mismas, a efectos de poder realizar una aplicación eficaz de la norma.

Creación de registros y fiscalización

Se regula la creación de dos registros:

1. Registro nacional de empresas de intermediación digital para transporte de personas (ReNEID): cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros, el cual contiene la información necesaria para la identificación y fiscalización de las empresas de intermediación autorizadas, así como otra información que establezca el reglamento de la ley. La autorización e inclusión en este registro constituye requisito para la operación de las empresas de intermediación digital. Los requisitos para la autorización e inclusión en el registro de dichas empresas habilitarán y definirán los parámetros para que las autoridades competentes cumplan su función de fiscalización, lo cual brinda predictibilidad y seguridad jurídica para todos los sujetos involucrados y también para las entidades encargadas de la fiscalización.

2. Registro nacional de usuarios afiliados a una o varias plataformas digitales que brindan el servicio de transporte (ReNUA): cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual contiene la información necesaria para la identificación y fiscalización de los usuarios afiliados, según se detalle en el reglamento de esta ley, así como otra información que establezca el reglamento de la ley. De igual manera, el reglamento establece los requisitos para la autorización e inclusión de los usuarios afiliados en el ReNUA. La información de este registro se comparte con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, las municipalidades provinciales, el Ministerio del Interior y el Instituto de Defensa del Consumidor y Propiedad Intelectual, para el cumplimiento de sus respectivas competencias y funciones.

   La creación de ambos registros a cargo del Ministerio de Transportes y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, respectivamente, así como los aspectos que cada una de dichas entidades debe fiscalizar, obedece al contenido, finalidad y funcionalidad de cada registro; a la naturaleza de la actividad fiscalizada y a las competencias y funciones asignadas a cada entidad.

De esta manera, la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones de las empresas de intermediación digital vinculadas a la verificación de los requisitos de afiliación de los usuarios encargados de brindar el servicio de transporte está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco de lo establecido en la Ley N° 29370, Ley de Organización y

Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su respectivo Reglamento de Organización y Funciones.

Asimismo, la fiscalización de las materias referidas a transformación digital, intermediación digital, seguridad digital, interoperabilidad, comercio electrónico, economía digital, compatibilidad y estándares de interacción en las plataformas digitales, es de competencia de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, según lo establecido en el Decreto de Urgencia Nº 006-2020, Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital; y en Decreto Supremo Nº 157-2021-PCM, que aprueba su Reglamento.

Finalmente, la fiscalización del cumplimiento de las obligaciones y requisitos que deben cumplir los conductores y vehículos para la prestación del servicio de transporte está a cargo de las respectivas autoridades competentes (ATU y municipalidades provinciales), en el marco de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU; de la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización; y de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

De otro lado, con el fin de adaptar la regulación de esta actividad económica a su propia naturaleza, la cual se basa en la economía colaborativa, respecto de las obligaciones y requisitos que deben cumplir los conductores y vehículos para la prestación del servicio de transporte, se habilita la posibilidad de que el reglamento adecúe o exceptúe de algunos requisitos atendiendo a que la utilización de las plataformas digitales permite habilitar otros mecanismos que facilitan el acceso a información, identificación de vehículos, seguridad, transparencia y competitividad, entre otros.

Siempre que las posibles excepciones que se regulen sean concordantes con el objeto de la norma y el espíritu de la ley, no vulnerarían el principio de igualdad, pues el trato diferenciado obedecería a una justificación objetiva y razonable. Así, por ejemplo, la no exigencia de aquellos requisitos vinculados a la identificación del vehículo resulta adecuada, como sería no exigir el pintado de amarillo del auto o la placa dibujada en los laterales del auto, pues con la tecnología que ofrece una plataforma digital, el usuario pasajero, de antemano, podrá identificar el auto que lo va a movilizar y todos los datos del mismo, así como los del conductor.

Asimismo, el usuario pasajero podrá conocer incluso el historial de viajes del conductor, la calificación otorgada al mismo, la ruta que va a realizar, el tiempo que demorará; además, podrá ubicar en tiempo real donde se encuentra, lo cual también sucede con el usuario afiliado que conduce, presentándose una situación en la que objetivamente se ofrece más seguridad. Por otro lado, debe tenerse presente que el servicio de taxi actualmente regulado y existente en las normas de la materia surgió en una época en la cual no existían las herramientas tecnológicas que ahora existen y que sirven tanto al conductor como al pasajero y, por ello,

antes ameritaba que los requisitos sean más estrictos. Además, el usuario afiliado no recibe el íntegro del pago de la tarifa por el servicio de transporte prestado, pues, la empresa de intermediación digital percibe una comisión, lo cual implica un cambio sustancial en la manera que se presta el servicio, pues la utilización de la plataforma digital añade un plus en el mecanismo para contactar pasajeros y para definir la tarifa. Entender el transporte de personas a través de un servicio de intermediación digital como uno igual al servicio de taxi existente es desconocer su naturaleza y pasar por alto las diferencias que impulsan la evolución de las actividades económicas. No obstante, debe tenerse presente que, en ningún caso, se debe dejar de lado la seguridad del pasajero o del conductor, por lo que corresponderá establecer una regulación que, sin ser demasiado abierta, tampoco limite la posibilidad de la autorregulación.

De esta manera, nos allanamos a lo observado por el Poder Ejecutivo, en el sentido que se establece el régimen de autorización y fiscalización del servicio de intermediación digital para el transporte de personas, delimitándose expresamente los ámbitos a fiscalizar y las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital.

Asimismo, al establecer la existencia de autoridades competentes para el control y fiscalización de cada uno de los aspectos que trae esta nueva forma de "servicio de intermediación digital", se levanta la observación referida a que se estaría vulnerando la vida, la salud y la integridad de las personas, pues más bien, con la norma propuesta se está cautelando en mayor magnitud estos bienes jurídicos tanto para el usuario afiliado como para el usuario pasajero. Debe tenerse en cuenta que, actualmente, dado los altos índices de inseguridad ciudadana, no solamente se debe resguardar a quien usa una plataforma digital para que lo trasladen, sino también a aquel que conduce. El conductor de un vehículo también puede ser víctima de un hurto o robo o de un delito de mayor gravedad.

Obligaciones y responsabilidades

Se establecen las obligaciones y responsabilidades de las empresas de intermediación digital y de los usuarios afiliados, las cuales se vinculan directamente con el servicio que cada uno brinda; es decir, el servicio de intermediación digital y el servicio de transporte, respectivamente.

La especificación de las obligaciones, sobre todo, las de las empresas de intermediación digital, sirve de insumo para el establecimiento adecuado del respectivo régimen sancionador, toda vez que este permite aplicar sanciones y medidas correctivas a las entidades competentes de la fiscalización, respetando los principios y garantías establecidas en la normativa respectiva, tal como veremos a continuación.

Régimen sancionador de las empresas de las empresas de intermediación digital

En línea con lo señalado en el punto anterior, para establecer un régimen sancionador, se deben cumplir los principios de la potestad sancionadora administrativa regulados en el artículo 248 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS. Al respecto, dicha disposición señala que la potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

> *"1. Legalidad.- Sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad.*
> *(...)*
> *4. Tipicidad.- Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria.*
> *A través de la tipificación de infracciones no se puede imponer a los administrados el cumplimiento de obligaciones que no estén previstas previamente en una norma legal o reglamentaria, según corresponda.*
> *En la configuración de los regímenes sancionadores se evita la tipificación de infracciones con idéntico supuesto de hecho e idéntico fundamento respecto de aquellos delitos o faltas ya establecidos en las leyes penales o respecto de aquellas infracciones ya tipificadas en otras normas administrativas sancionadoras".*

En tal sentido, la fórmula normativa define la infracción como "el incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones establecidas en la presente ley y su reglamento", con lo cual se cumple con el principio de tipicidad, por cuanto la infracción se produce por incumplir una obligación prevista en una norma con rango de ley y en una norma reglamentaria.

Asimismo, en observancia del principio de tipicidad, se señalan en la ley las conductas infractoras y, además, se establece la posibilidad de que el reglamento tipifique otras infracciones.

Por otro lado, en aplicación del principio de legalidad, en la ley se prevén las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado; es decir, se establecen las sanciones aplicables en caso de comisión de infracción administrativa. Las

infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves y, las sanciones que pueden aplicarse son: multa, suspensión o cancelación de la autorización para prestar el servicio de intermediación digital.

Finalmente, en aplicación del principio de legalidad, concordante con lo previsto en el artículo 249 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General que señala: "el ejercicio de la potestad sancionadora corresponde a las autoridades administrativas a quienes le hayan sido expresamente atribuidas por disposición legal o reglamentaria, sin que pueda asumirla o delegarse en órgano distinto". Al respecto, según sus respectivas competencias, se asigna la potestad sancionadora al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital.

Por otro lado, no se establece en la fórmula normativa ningún régimen sancionador para los usuarios conductores porque esa materia se encuentra regulada en la normativa vigente.
Por lo tanto, con el establecimiento de las disposiciones señaladas nos allanamos a las observaciones del Poder Ejecutivo, pues se ha establecido un marco suficiente para poder llevar a cabo las acciones de fiscalización y sanción.

Información mínima en la plataforma digital

Con el fin de permitir al usuario pasajero que pueda conocer de antemano las condiciones específicas de la prestación del servicio de transporte, la empresa de intermediación digital pone a su disposición, como mínimo, información referida a la identificación del conductor, características del vehículo, seguro o seguros con los que cuenta el vehículo (incluye el obligatorio y los facultativos), montos y criterios para fijar la tarifa, tiempo estimado del viaje, entre otros, que garanticen la transparencia, de modo que el usuario pasajero pueda contratar el servicio con conocimiento previo de las condiciones y beneficios de seguridad, comodidad y calidad. De esta manera, se busca disminuir o eliminar la asimetría de información que pudiera existir en los casos en que no se utilizan las plataformas digitales.

De igual manera, durante la realización del viaje, a fin de garantizar las medidas de seguridad, tanto para el usuario pasajero, como para el usuario afiliado, la plataforma digital debe habilitar el siguiente menú de opciones: mecanismo de emergencia cuyas incidencias deben comunicarse a la PNP, ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará, posibilidad de compartir la ubicación en tiempo real, tanto para el conductor como para el pasajero.

Finalmente, con fines de evaluación y cumplimiento de derechos del consumidor, así como para evitar atentados contra la seguridad y la libertad personal (extorsión, acoso, por ejemplo) con posterioridad a la culminación del servicio de transporte, la empresa de intermediación digital habilita para el usuario pasajero las siguientes funciones: evaluación del servicio, canal para reportar objetos perdidos, posibilidad de bloquear al conductor o al usuario pasajero, y

libro de reclamaciones virtual habilitado las 24 horas del día.

Requisitos mínimos para la afiliación a las plataformas digitales

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos que deben reunir los conductores y los vehículos para la prestación del servicio de transporte de personas, según la normativa respectiva, antes de proceder a la afiliación de usuarios a las plataformas digitales, las empresas de intermediación digital deben verificar el cumplimiento de determinados requisitos mínimos.

Cabe precisar que, si bien, algunos de los requisitos señalados en la fórmula normativa ya están previstos en normas reglamentarias vigentes, se ha optado por señalarlos en la ley debido a que representan los parámetros mínimos de seguridad que, además de ser controlados al momento de que las entidades competentes expidan las respectivas licencias y autorizaciones, deben ser verificados por la empresa de intermediación digital antes de afiliar a los usuarios a sus plataformas digitales, a fin de cumplir el objeto de la ley; es decir, garantizar los derechos y la seguridad de los pasajeros y los conductores, así como promover la mejora y la calidad del servicio. Además, el sentido de esta disposición es concordante con la previsión de que la empresa de intermediación digital también pueda establecer otros requisitos mínimos tendientes a cumplir el objeto de la ley.

Al respecto debe precisarse que no se colocan la totalidad de los requisitos propuestos en el Proyecto de Ley 7483/2023-CR dado que algunos obedecen a exigencias de carácter estrictamente técnico, como, por ejemplo, la identificación de la carrocería o el peso la cilindrada, colocándose por tanto, una cláusula abierta, a fin que el órgano competente técnico sea el que establezca dichas exigencias, de considerarlo pertinente para el cumplimiento del objeto de la presente ley, caso contrario, regirán las normas vigentes sobre la materia.

Suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital

A fin de garantizar que el uso de las plataformas digitales sea accesible a personas diligentes y respetuosas de las normas, las empresas de intermediación digital establecen los términos y condiciones para la utilización de dichas plataformas, los que incluyen supuestos que dan lugar a la suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital.

A fin de levantar la observación del Poder Ejecutivo referida al riesgo de otorgar excesiva discrecionalidad a las empresas de intermediación digital para aplicar sanciones de suspensión y cancelación, la fórmula normativa prevé los supuestos en los que proceden dichas sanciones y habilita a que el reglamento y las propias empresas puedan establecer otros supuestos, en este último caso, bajo los parámetros que establezca el reglamento;

siendo que, en todos los casos, se busca cumplir el objeto de la ley. Además, se establece que el procedimiento para aplicar las respectivas sanciones debe respetar garantías mínimas, con el fin de asegurar el cabal ejercicio los derechos fundamentales de los usuarios.

Finalmente, se ha eliminado la disposición que posibilita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones solicitar a los proveedores del servicio de internet que bloquee el acceso a los aplicativos o páginas web a las empresas de intermediación digital; pues, esta medida estatal de bloqueo de aplicaciones y páginas web debe proceder como última ratio, siempre y cuando se solicite a través de un procedimiento judicial. Es decir, para solicitar esta medida, sino un juez dentro de un proceso que cumpla con todas las garantías del debido proceso y la tutela jurisdiccional efectiva. Las medidas de bloqueo de aplicaciones o páginas web sólo deberían utilizarse para graves y flagrantes comisiones de ilícitos penales, como son la explotación sexual infantil, la trata de personas, venta de drogas, y similares. El bloqueo solo debe permitirse si se ha afectado de manera grave el interés público y los derechos fundamentales ya que se pondría en peligro incluso el estado de derecho, en el cual, el ciudadano no puede ejercer libertades básicas fundamentales.

Asimismo, el principio de neutralidad de la red, de acuerdo con el artículo 6 de la Ley 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, es un mandato de optimización, dirigido a los proveedores de acceso a Internet, para que no puedan de manera arbitraria bloquear, interferir, discriminar ni restringir el derecho de cualquier usuario a utilizar una aplicación o protocolo, independientemente de su origen, destino, naturaleza o propiedad. (...) estas acciones deben ser una medida extraordinaria, excepcional, que sea consecuencia y sanción para conductas delictivas o que afecten gravemente bienes jurídicos constitucionales, no siendo este el panorama en el que nos encontramos cuando hablamos de la infracción administrativa de no inscribirse en un registro o de no cumplir con los requisitos para el registro.

Disposiciones Complementarias Finales

Se establece el plazo para que el Poder Ejecutivo apruebe el reglamento de la ley, el cual se fija en 90 días hábiles, tal como lo solicitó el mismo Poder Ejecutivo.

Asimismo, se señala que el plazo de adecuación a lo previsto en esta ley y su reglamento es de sesenta días calendario, contados a partir del vencimiento del plazo de publicación del reglamento; lo que implica que así no reglamente la ley el Poder Ejecutivo, la adecuación a los mandatos de la ley tienen que implementarse.

V. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La propuesta legislativa no se contrapone con ninguna norma de nuestro sistema legislativo, debido que, a la fecha, no existe normativa específica que regule la intermediación

digital. Siendo así, se propone regulación acorde con los derechos constitucionales como la igualdad, la vida y la salud que se encuentran consagrados en nuestra Constitución Política. Asimismo, la propuesta es congruente con las siguientes normas:

1. Ley N° 27181, Ley General de Transporte Tránsito Terrestre;
2. Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización;
3. Ley N° 29904, Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red DorsalNacional de Fibra Óptica;
4. Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades;
5. Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo;
6. Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
7. Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao – ATU;
8. Decreto de Urgencia Nº 006-2020, Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional deTransformación Digital;
9. Decreto Legislativo N° 1350, Decreto Legislativo de Migraciones;
10. Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos;
11. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito;
12. Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte;
13. Decreto Supremo N° 014-2013-MTC, Reglamento de la Ley N° 29904, Ley de Promoción de la Banda Ancha y Construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica;
14. Decreto Supremo N° 012-2019-MTC que aprueba la Política Nacional de Transporte Urbano;
15. Decreto Supremo Nº 157-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento del Decreto de Urgencia Nº 006-2020, Decreto de Urgencia que crea el Sistema Nacional de Transformación Digital;
16. Resolución de Consejo Directivo N° 165-2016-CD-OSIPTEL, Reglamento de Neutralidad deRed
17. Resolución Directoral N° 003-2023-ATU/DIR, aprueban las "Características técnicas vehiculares complementarias para prestar el servicio público de transporte especial en la modalidad de taxi Lima y Callao – Taxi Modelo".

VI. ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

La propuesta legislativa no crea ni aumenta el gasto del tesoro público. Al contrario, de aprobarse la presente propuesta, las entidades competentes para fiscalizar lo referido al servicio de transporte (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) y lo referido al servicio de intermediación digital (Presidencia del Consejo de Ministros a través de la Secretaría de

Gobierno y Transformación Digital) contarán con una regulación específica que les permita cumplir sus funciones, en el marco de sus respectivas normas y en el de la ley que se propone.Asimismo, la presente norma fomenta la formalización del servicio de transporte de personas a través de taxis, lo cual disminuye los costos de fiscalización; al mismo tiempo, se garantiza las medidas de seguridad y calidad en este servicio, toda vez que la utilización de plataformasdigitales tiene la ventaja de transparentar información y ventajas que sin el uso de dichas tecnologías no es posible. De esta manera, la transparencia fomenta la competencia e incentiva el mejoramiento de los estándares del servicio que prestan tanto las empresas de intermediación digital, como los usuarios afiliados que prestan el servicio de transporte.

VII. RELACIÓN CON LAS POLÍTICAS DEL ACUERDO NACIONAL

La propuestas legislativa guarda armonía con las políticas de Estado del Acuerdo Nacional, específicamente con la tercera política denominada "Competitividad del país", dentro de la cual se encuentra la "búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", la cual incluye como objetivos de Estado: "b) garantizar un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica (...); e) promover una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales"[15].

VIII. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con lo establecido en el artículo 108 de la Constitución Política del Perú y en el literal c) del artículo 79-A del Reglamento del Congreso de la República, recomienda en nuevo proyecto para las observaciones del Poder Ejecutivo, con el siguiente texto sustitutorio:

LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 1. Objeto

El objeto de la presente ley es regular el servicio de intermediación digital para el transporte de personas, con el propósito de garantizar los derechos y la seguridad de los pasajeros y los conductores, así como promover la mejora y la calidad del servicio.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

La presente ley se aplica a las plataformas de intermediación digital, a los usuarios afiliados y a los usuarios pasajeros existentes a la entrada de su vigencia y con posterioridad a ella.

---

[15] Acuerdo Nacional. Políticas de Estado. Visión del Perú al 2050. Consensos por el Perú.

Artículo 3. Definiciones

3.1 La empresa de intermediación digital para el transporte de personas, en adelante, "empresa de intermediación digital", es toda persona jurídica localizada en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional que, a cambio de una tarifa, presta o pone a disposiciónsus plataformas digitales, a fin de que los usuarios de estas se puedan contactar y establecer un acuerdo para el traslado de personas desde un punto de origen hasta otro de destino.

3.2 El usuario afiliado es la persona natural o jurídica que tiene la calidad de propietario, administrador o conductor del vehículo con el cual se presta el servicio de transporte al usuario pasajero, al cual contacta a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital. Este usuario puede pertenecer a una empresa que brinda servicio de taxi o puede ser un conductor independiente.

3.3 El usuario pasajero es aquel que, a través de una plataforma digital proporcionada por la empresa de intermediación digital, contacta y contrata con el usuario afiliado, a efectos de que esteúltimo lo traslade a él o a otras personas, desde un punto de origen hasta otro de destino.

Artículo 4. Creación del Registro nacional de empresas de intermediación digital para transporte de personas

4.1 Se crea el Registro nacional de empresas de intermediación digital para transporte de personas, en adelante, ReNEID, cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros.

4.2 El ReNEID contiene la siguiente información:

a) Información necesaria para la identificación y fiscalización de las empresas de intermediación autorizadas, según se detalle en el reglamento de esta ley.
b) Otra información que establezca el reglamento de esta ley.

4.3 El reglamento establece los requisitos para la autorización e inclusión de las empresas de intermediación digital en el ReNEID, las cuales son necesarias para la operación de las empresas de intermediación digital.

4.4 La Secretaría de Gobierno y Transformación Digital publica y mantiene actualizado el listado de las empresas de intermediación digital que cuentan con autorización y registro.

4.5 La información del ReNEID se comparte con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones e INDECOPI, para el cumplimiento de sus respectivas competencias y funciones.

Artículo 5. Creación del Registro nacional de usuarios afiliados a una o varias plataformas

digitales que brindan el servicio de transporte

5.1 Se crea el Registro nacional de usuarios afiliados a una o varias plataformas digitales a través de empresas de intermediación digital, en adelante, ReNUA, cuya implementación, actualización y fiscalización está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

5.2 El ReNUA contiene la siguiente información:

a) Información necesaria para la identificación y fiscalización de los usuarios afiliados señalados en el numeral 3.2 del artículo 3 de esta ley, según se detalle en el reglamentode esta ley.
b) Otra información que establezca el reglamento de esta ley.

5.3 El reglamento establece los requisitos para la autorización e inclusión de los usuarios afiliados en el ReNUA.

5.4 La información del ReNUA se comparte con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, las municipalidades provinciales, el Ministerio del Interior y el Instituto de Defensa del Consumidor y Propiedad Intelectual, para el cumplimiento de sus respectivas competencias y funciones.

Artículo 6. Fiscalización

6.1 La fiscalización del cumplimiento de las obligaciones de las empresas de intermediación digital vinculadas a la verificación de los requisitos de afiliación establecidos en el artículo 9 de la presente ley, está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

6.2 La fiscalización del cumplimiento de las obligaciones y requisitos que deben cumplir los conductores y vehículos para la prestación del servicio de transporte está a cargo de las respectivas autoridades competentes, en el marco de la normativa que regula las respectivas materias. Sin perjuicio de lo anterior, el reglamento adecúa o exceptúa de algunos requisitos atendiendo a la naturaleza y ventajas de la utilización de las tecnologías digitales para la intermediación entre los usuarios pasajeros.

6.3 La fiscalización de las materias referidas a transformación digital, intermediación digital, seguridad digital, interoperabilidad, comercio electrónico, economía digital, compatibilidad y estándares de interacción en las plataformas digitales, es de competencia de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital.

Artículo 7. Obligaciones y responsabilidades

7.1 Las empresas de intermediación digital tienen las siguientes obligaciones:

a) Garantizar la calidad e idoneidad del servicio de intermediación digital.
b) Cumplir los términos y condiciones que se acuerden con los usuarios.

c) Verificar los requisitos de afiliación señalados en el artículo 9 de la presente ley y en el reglamento.
d) Administrar las bases de datos de los usuarios, en el marco de la normativa que regula la protección de datos personales. Dichas bases de datos deben contener la información necesaria para la actualización del ReNUA en lo que corresponda, la trazabilidad de los viajes, entre otra información, por el plazo y con el alcance que determina el reglamento.
e) Remitir trimestralmente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la información actualizada de las bases de datos de los usuarios.
f) Brindar acceso a la información contenida en las bases de datos a su cargo, a la Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y Poder Judicial, en caso de investigaciones en dichas instancias.

7.2 Sin perjuicio de los requisitos para la afiliación señalados en el artículo 9 de esta ley, los usuarios afiliados son responsables de la calidad e idoneidad del servicio de transporte brindado al usuario pasajero, en el marco de la presente ley, su reglamento y las normas que regulan la materia.

Artículo 8. Información mínima en la plataforma digital

8.1 Para efectos de que el usuario pasajero pueda evaluar y aceptar la contratación del servicio de transporte, la empresa de intermediación digital pone a su disposición, como mínimo, la siguiente información:
a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año).
b) Nombres y apellidos, documento de identidad, foto reciente y número celular del conductor.
c) Nombres, apellidos y documento de identidad del propietario o administrador del vehículo, en caso de que sean distintos al conductor.
d) Póliza(s) de seguro del vehículo (SOAT o CAT).
e) Póliza de responsabilidad civil, si la tuviera.
f) Monto de la tarifa por la prestación del servicio de transporte, con desagregación de los conceptos considerados, incluido el peaje, de corresponder.
g) Modalidad(es) y criterios para la fijación de la tarifa: flexible o fija.
h) Calificación y cantidad de viajes realizados por el conductor.
i) Tiempo estimado de viaje.
j) Términos y condiciones del servicio de intermediación digital.

8.2 Una vez contratado el servicio de transporte y durante la realización del mismo, la empresa de intermediación digital habilita, como mínimo, el siguiente menú de opciones:
a) Mecanismo de emergencia que alerte sobre situaciones de peligro para el pasajero o conductor, las cuales deben ser comunicadas inmediatamente a la Policía Nacional del Perú, a través de mecanismos de interoperabilidad.
b) Ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio del servicio, durante el recorrido y hasta llegar al destino solicitado.

c) Posibilidad de compartir la ubicación en tiempo real durante el viaje, tanto para el conductor como para el pasajero.

8.3 Con posterioridad a la culminación del servicio de transporte, la empresa de intermediacióndigital habilita para el usuario pasajero, como mínimo, el siguiente menú de funciones:

a) Evaluación del servicio.
b) Canal para reportar objetos perdidos.
c) Posibilidad de bloquear al conductor o al usuario pasajero.
d) Libro de reclamaciones virtual habilitado las 24 horas del día.

Artículo 9. Requisitos mínimos para la afiliación a las plataformas digitales

9.1 Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 6.2 del artículo 6 de esta ley, para la afiliación a las plataformas digitales, las empresas de intermediación digital deben verificar el cumplimiento de lossiguientes requisitos mínimos:

1 Para el vehículo:
   a) Contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) o con el Certificado de Accidentes de Tránsito (CAT).
   b) Contar con la tarjeta de identificación vehicular
   c) Constancia de la revisión técnica vehicular vigente cuando el auto cuenta con 3 años de antigüedad en adelante, la cual debe realizarse cada 6 meses.
   d) Cinturones de seguridad funcionales para el conductor y para cada uno de los pasajeros.
   e) Cuatro puertas como mínimo.
   f) Disponer de conos o triángulos de seguridad, neumático de repuesto, linterna, botiquín de primeros auxilios y extintor.
   g) Otros que determine el reglamento de la presente ley.

2 Para el conductor:
   a) Contar con documento nacional de identidad o carné de extranjería vigente o documento autorizado según el Decreto Legislativo 1350, Decreto Legislativo de Migraciones, según corresponda.
   b) Contar con licencia de conducir A-I vigente, con una antigüedad mayor a tres años.
   c) Récord de conductor expedido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
   d) No tener antecedentes penales, policiales ni judiciales.
   e) Aprobar una entrevista o evaluación psicológica ante la empresa de intermediación digital.
   f) Otros que determine el reglamento de la presente ley.

9.2 La empresa de intermediación digital puede establecer otros requisitos concordantes con el

objeto de esta ley.

Artículo 10. Suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital

10.1 Las empresas de intermediación digital establecen los términos y condiciones para la utilización de las plataformas digitales, los que incluyen supuestos que dan lugar a la suspensión oa la cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital.

10.2 Procede la cancelación en caso de comisión de delitos y atentados contra la seguridad e integridad personal antes, durante y después de la ejecución del servicio de transporte, sin perjuicio de que la empresa de intermediación digital comunique los hechos a las autoridades competentes;entre otros supuestos establecidos en el reglamento que tengan por finalidad el cumplimiento del objeto de la ley.

10.3 Son supuestos que dan lugar a la suspensión, el cambio injustificado de ruta y la utilización indebida de los mecanismos de alerta, entre otros supuestos establecidos en el reglamento que tengan por finalidad el cumplimiento del objeto de la ley.

10.4 La empresa de intermediación digital puede establecer otros supuestos de cancelación o suspensión, bajo los parámetros que establezca el reglamento.

10.5 Para efectos de aplicar la suspensión o cancelación del acceso de los usuarios al servicio de intermediación digital, la empresa de intermediación digital realiza una evaluación e investigación interna, a fin de determinar el incumplimiento y asegurar la comunicación del resultado de maneratransparente y oportuna al usuario, debiendo garantizarse el respeto de los derechos fundamentales.

Artículo 11. Régimen sancionador

11.1 El incumplimiento de las obligaciones y prohibiciones establecidas en la presente ley y su reglamento, constituye infracción administrativa. Para efectos de la presente ley, las empresas de intermediación digital son pasibles de sanción por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, en el marco de las competencias previstas en los numerales 6.1 y 6.3 del artículo 6 de esta ley, en caso de comisión de las siguientes infracciones:

a) Incumplir las obligaciones previstas en el numeral 7.1 del artículo 7 de la presente ley.
b) Afiliar usuarios a la plataforma digital sin verificar los requisitos establecidos en el artículo9 de la presente ley y en su reglamento.
c) Incumplir los términos y condiciones acordados con los usuarios.
d) Incumplir la obligación de comunicar inmediatamente las alertas de emergencia a la PolicíaNacional del Perú.
e) Suspender o cancelar a los usuarios la afiliación a la plataforma digital de manera

injustificada.

f) Incumplir la obligación de remisión de información a las entidades competentes, de acuerdocon lo previsto en la presente ley y su reglamento.

g) Otras infracciones tipificadas en el reglamento de la presente ley.

11.2 El reglamento de la presente ley clasifica las infracciones señaladas en el numeral 11.1 en leves, graves y muy graves, y gradúa las sanciones a aplicarse, las que pueden ser multa, suspensión o cancelación de la autorización para prestar el servicio de intermediación digital.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta la presente ley en un plazo de noventa días hábiles contados a partir de su entrada en vigor.

SEGUNDA. Plazo de adecuación

El plazo de adecuación a lo previsto en esta ley y su reglamento es de sesenta días calendario, contados a partir del vencimiento del plazo de publicación del reglamento.

Dese cuenta.

Sala de comisiones.

Lima, 11 de diciembre de 2024.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MONTALVO CUBAS Segundo Toribio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 17:08:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 16:47:34-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTALATINO AVALOS Kelly Roxana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 16:51:33-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 16:01:39-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ESPINOZA VARGAS Jhaec Darwin FAU 20161749126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 12/12/2024 14:17:45-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: RUIZ RODRIGUEZ Magaly Rosmery FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 09:53:53-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ECHEVERRIA RODRIGUEZ Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 11:26:34-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: OLIVOS MARTINEZ Leslie Vivian FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 12:12:10-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CHACON TRUJILLO Nilza Merly FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/12/2024 21:13:44-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PORTERO LOPEZ Hilda Marleny FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/12/2024 20:58:40-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: BELLIDO UGARTE Guido FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 09:44:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 10:54:20-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 15:21:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEA CHOQUECHAMBI Oscar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 15:58:29-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LOPEZ MORALES Jeny Luz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 14:55:36-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: INFANTES CASTAÑEDA Mery Eliana FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 12:55:54-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/12/2024 13:00:36-0500

MP Dictamenes

De: Notificacion Sistemas
Enviado el: jueves, 12 de diciembre de 2024 17:15
Para: Marco Antonio Guevara Ballona; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictamenes
Datos adjuntos: b8eb112216ea61887cf471ce73ebed63.pdf

[Solicitante]: MAGUEVARA@congreso.gob.pe
[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictamenes
[Mensaje]: DICTAMEN POR MAYORÍA RECAIDO EN LA AUTOGRAFA OBSERVADA POR EL PODER EJECUTIVO DEL PROYECTO DE LEY 00842/2021-CR Y LOS PROYECTOS DE LEY 7483/2023-CR, 7981/2023-CR, 9707/2024-CR POR EL QUE SE PROPONE UNA LEY QUE REGULA EL SERVICIO DE INTERMEDIACIÓN DIGITAL PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS. SE DEJA CONSTANCIA QUE SE ACORDÓ LA DISPENSA DE APROBACIÓN DEL ACTA PARA PODER EJECUTAR LOS ACUERDOS APROBADOS
[Fecha]: 2024-12-12 17:14:36
[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.
Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.