



DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2021 – 2022

DICTAMEN

Señor Presidente:

Ha sido remitido para dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el artículo 107 de la Constitución Política del Perú y el artículo 67 del Reglamento del Congreso de la República, el **Proyecto de Ley 842/2021-CR**, presentado por el grupo parlamentario **Podemos Perú**, a iniciativa del congresista **JOSÉ LUIS ELIAS AVALOS**, por el que se regula las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley N° 842/2021-CR, fue presentado en el Área de Trámite Documentario el 25 de noviembre de 2021, siendo recibido en la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 29 de noviembre de 2021, como única comisión para su estudio y dictamen.

El presente dictamen fue **aprobado por mayoría** de los congresistas presentes en la 18 sesión ordinaria semipresencial, celebrada el 13 de mayo de 2022, con los votos favorables de los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina (con observaciones), Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. Se abstuvo la congresista Obando Morgan. No hubo votos en contra.

I.2 Antecedentes parlamentarios

Antes de la presente iniciativa legislativa, tenemos los siguientes proyectos de ley, como claros antecedentes a esta iniciativa:

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

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

- Proyecto de Ley N° 2218/2017-CR que regula el servicio de las entidades administradoras de plataformas tecnológicas que ofertan aplicativos de interconexión para la contratación del servicio de transportes especial – Taxi.
- Proyecto de Ley N° 2687/2017-CR que crea y regula el registro virtual de transporte privado mediante plataformas tecnológicas.
- Proyecto de Ley N° 3351/2018-CR que regula el servicio de taxi mediante el uso de aplicativos tecnológicos por dispositivos de internet móvil.
- Proyecto de Ley N° 3456/2018-CR que garantiza la seguridad, particularmente de las mujeres, en el servicio de taxi a cargo de las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación.

Los citados proyectos derivaron en la aprobación del Dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de fecha 14 de junio de 2018, y el Dictamen de la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismo Reguladores de los Servicios Públicos, de fecha 29 de septiembre de 2018, los cuales posteriormente, en texto consensuado del 22 de noviembre de 2018, fue debatido y aprobado en el pleno en primera votación, el día 02 de octubre de 2018, exonerándosele de segunda votación.

La Autógrafa de dicha ley fue enviada al Presidente de la República Martín Vizcarra el día 06 de diciembre de 2018; no obstante, el Presidente observó la misma, devolviéndola el 28 de diciembre de 2018.

Tras efectuar un debate y análisis, el día 30 de enero de 2019 la Comisión de Transportes y Comunicaciones emitió el dictamen en el cual se allanaban en parte a las observaciones presentadas por el Poder Ejecutivo. De igual forma, el día 27 de marzo de 2019, la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismo Reguladores de los Servicios Públicos emitió un segundo dictamen de allanamiento.

Pese al avanzado estado de esta iniciativa, la misma quedó en este estado, siendo archivada con el cambio de conformación del Congreso en 2020.

Igualmente, ya con la nueva conformación, el 04 de noviembre de 2019, se presentó el Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR por parte del congresista Luis Carlos Simeón Hurtado; proyecto que fue debatido y arrojó como resultado el Dictamen de fecha 17 de junio de 2021 por parte de la Comisión de Transportes y Comunicaciones.

El cual, también, quedó archivado en virtud del primer acápite del Acuerdo N° 19-2021-2022/CONSEJO-CR, del 18 de agosto del 2021, por el cual se oficializó el archivo de las iniciativas legislativas que quedaron pendientes de trámite al concluir el periodo

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

parlamentario 2016-2021, cualquiera que fuere su estado procesal, entre los que se encuentra el proyecto de ley antes mencionado.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El contenido de la propuesta legislativa presentado en el proyecto de ley está enfocado en un único punto: la regulación de la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas. De esta manera, se busca definir precisamente en qué consiste la actividad objeto de regulación, se pretende crear un registro, se busca regular su fiscalización, se quiere establecer las reglas de responsabilidad y se pretende crear la obligación de exhibir algunos puntos específicos sobre información por transparencia y protección al consumidor del servicio de transporte.

La fórmula legal originariamente propuesta es la siguiente:

"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 - taxi por aplicativo e instaurar un registro nacional de las referidas empresas, con el propósito de garantizar los derechos y 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 - taxi por aplicativo que efectúe sus servicios en el territorio nacional.

Artículo 2. De las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo.

Para los efectos de la presente ley, se entenderá por empresas administradoras de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo, que es la persona jurídica debidamente registrada ante Sunarp, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidades que se encargaran de desarrollar, implementar, gestionar y brindar a través de aplicaciones, tecnologías o mecanismos móviles de interconexión por Internet, un servicio que permita contratar un transporte especial (taxi por aplicativo).

Asimismo, el servicio prestado por parte de las empresas administradoras de del servicio privado de transporte a través de aplicativos, se efectuará mediante el empleo de un equipo de telefonía móvil u otro instrumento tecnológico que cumpla tales funciones; sin embargo, dicho servicio se lleva a cabo por un conductor quien ejecuta la prestación.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

Artículo 3. Creación del Registro Nacional de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo.

3.1. Crease el Registro Nacional de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo el cual será de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de conformidad con la Ley N° 29370 - "Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones". Este registro deberá incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado.

3.2. Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial-taxi por aplicativo, deberán encontrarse previamente constituidas y registradas ante la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), ante el Ministerio de trabajo y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para proceder con el inicio de sus actividades comerciales; empero, de no cumplir con lo establecido, dicha empresa y quien la represente serán responsables administrativamente por tal incumplimiento ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

3.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones instaurará los requisitos necesarios para el Registro de las entidades operadoras del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas; y consecuentemente, procederá con su publicación en su portal institucional. Asimismo, tales requisitos deben garantizar los derechos y seguridad de los usuarios.

3.4. La información que obre en el Registro Nacional de empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial-taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por internet en línea para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

Artículo 4. Obligación de informar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo comparten 'en línea' con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la relación actualizada de sus operadores registrados.

Artículo 5. Fiscalización de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo.

La fiscalización de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo es de competencia de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

y Mercancías (SUTRAN) en conjunto con el Ministerio del Interior, conforme al marco de sus competencias y funciones fijadas mediante Ley.

Artículo 6. Responsabilidad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo.

Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo que de conformidad con su naturaleza de constitución brinden además el servicio de taxi a través de operadores subordinados o asociados, son solidariamente responsables en lo administrativo ante la entidad pública correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan a cada infractor y quien lo represente.

Artículo 7. De la información mínima en la plataforma tecnológica o apps.

Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que ofrezcan el servicio de transporte privado de pasajeros deben contar en sus aplicativos con la siguiente información como mínimo:

- a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año).
- b) Identificación del conductor (número de documento de identidad, licencia de conducir y fotografía actualizada).
- c) La tarifa por la prestación del servicio.
- d) Calificación y evaluación del servicio.
- e) Términos y condiciones al cual está sujeto el servicio.
- f) La ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio, durante y hasta el final del destino solicitado.
- g) Mecanismo de alerta en caso de emergencia que ponga en peligro al pasajero.
- h) Comprobante de pago generado por el servicio brindado.
- i) Libro de Reclamaciones virtual conforme a lo establecido en el Código del Consumidor.

Artículo 8. Requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo.

Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte comprendidas en la presente ley, deberá exigir a sus nuevos prestadores de servicios, los siguientes requisitos:

- a) Identificación del Conductor (Nombres, apellidos, Documento Nacional de Identidad y número de contacto).
- b) Identificación del Vehículo (Placa, modelo, año y color).
- c) Contar con seguro vehicular (SOAT) vigente para servicio de transporte urbano.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

- d) *Constancia de la Revisión Técnica actualizada conforme lo dispuesto por el Reglamento Nacional De Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*
- e) *Certificado de antecedentes penales, judiciales y policiales del conductor.*
- f) *Récord del Conductor expedido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones*
- g) *Examen psicológico al Conductor realizado por un psicólogo profesional*
- h) *Deberá contar con un libro de reclamaciones virtual, permitiendo identifica al vehículo y al conductor.*
- i) *Otras que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

Artículo 9. Del control y sanciones del servicio por parte de INDECOPI.

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), de conformidad a sus competencias y facultades, establece las normas de control y sanciones de la calidad del servicio que prestan las Plataformas Tecnología para el Servicio de Transporte Privado.

Artículo 10. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones sanciona el incumplimiento de lo dispuesto por la presente norma.

Artículo 11. De las infracciones y sanciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tipifica las infracciones y establece las sanciones por incumplimiento de la presente ley.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera. Reglamentación.

Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamentar la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días. Asimismo, los ministerios de Interior y de Transportes y Comunicaciones regulan las medidas correctivas y preventivas que resulten necesarias para revertir, o disminuir en lo posible, las conductas infractoras que se determinen.

Segunda. Plazo de creación del Registro.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa el Registro nacional de empresas administradoras de intermediación de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo, en un plazo de ciento veinte días calendario, desde la entrada en vigencia de la presente ley, con cargo a su presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Tercera. Plazo de inscripción al Registro.

Las empresas administradoras de intermediación de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo, cuentan

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

con la obligación de proceder con su registro en el plazo de treinta (30) días calendario posteriores a la publicación del Reglamento de la presente Ley."

III. Marco Normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
- Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización.
- Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.
- Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Ley N° 26889, Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Ley N° 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor.
- Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

El Proyecto de Ley N° 842/2021-CR es una nueva iniciativa legislativa que busca regular la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas. Siendo que hasta el momento no ha podido ser aprobada una norma en esta materia.

Existen ya tres antecedentes claros que son:

- El Dictamen de los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR, N° 2218/2017-CR, N° 2687/2017-CR, de fecha 14 de junio de 2018, cuyo texto fue aprobado y luego sometido a votación en el pleno, aprobándose con texto sustitutorio adecuado con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Lamentablemente, con Autógrafa observada por el Presidente de la República en su momento.
- El Dictamen de allanamiento en parte a la observación de la Autógrafa recaída en los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR, N° 2218/2017-CR, N° 2687/2017-CR, de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

fecha 30 de enero de 2019, cuyo texto no llegó a ser discutido en el pleno para la emisión de la norma correspondiente.

- El Dictamen del Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, de fecha 17 de junio de 2021, cuyo texto fue aprobado, pero no llegó a ser discutido en el pleno para la emisión de la norma correspondiente.

Ahora bien, es importante indicar que es extrema la similitud entre el proyecto de ley ahora analizado y éste último antecedente mencionado; se puede observar que son casi propuestas idénticas.

En todo caso, la fundamentación del proyecto de ley ahora analizado, salvando los defectos de entendimiento de esta tecnología y el modelo de negocio disruptivo, es la siguiente:

"El presente proyecto de ley busca regular a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas (...) y con ello implementar un Registro Nacional en el cual se pueda consignar toda la información necesaria respecto a las empresas que ofrecen este servicio en el mercado peruano, tanto de empresas peruana (sic) y extranjeras con sucursales en nuestro país.

La propuesta, obedece a razón de múltiples denuncias de usuarios que han manifestado ser víctimas de violencia física, psicológica, violación a sus datos personales, y una serie de delitos en los cuales las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte no se hacen responsables.

(...)

El servicio (...) vía plataforma virtual no está regulado por norma alguna en el Perú y requiere de una normatividad específica que garantice la confiabilidad de este, a través de la legalidad del servicio y de la transparencia de este. Plataformas como Uber, Easytaxi, Taxibeat, Cabify entre otras, deben estar registradas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (...) y deben garantizar la idoneidad del servicio" (pp. 6 – 7).

También es importante recoger el supuesto fáctico que originó esta iniciativa, la cual ha sido descrita por la exposición de motivos del proyecto de ley evaluado de la siguiente manera:

"Ahora bien, tomando en cuenta la necesidad de regular este servicio informal, es bien sabido que, ha existido diversas denuncias por parte de pasajeros respecto al acoso pro mal uso de la información personal que se brinda, intentos de violación, robo,

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

hurto, entre otros delitos, para ello tan solo basta revisar las noticias que existen en diversos medios periodísticos, y ejemplo de ello, tenemos los siguientes casos:

I) CASO: Presunta Violación en taxi por aplicación. - Página Web "Diario El Comercio" - 20/08/2018.

En el año 2018, una joven denunció haber sido violada sexualmente por un taxista que contrató mediante el aplicativo Uber, cuando regresaba a su casa luego de una fiesta. Pese a la denuncia, la empresa Uber se negó a brindar el apoyo respectivo, realizando únicamente la cancelación de la cuenta del presunto agresor sexual.

II) CASO: Robo de pertenencias. - "Diario El Comercio" - 10/10/2019.

Un joven denunció haber sido víctima de un robo por parte de un conductor que prestaba sus servicios a través de un aplicativo de taxi, señalando que, en el trayecto de su viaje, realizó el consumo de aproximadamente dos mil soles (S/2,000.00), además que, se apropió de sus objetos personales mediante el engaño de ingresar a un grifo para abastecerse de combustible, aprovechando esa excusa para perpetrar el delito.

III) CASO: Joven denuncia agresión sexual por conductor de taxi por aplicativo. - Página Web "TV Perú Noticias" - 10/03/2020.

Brenda Guillen, denunció haber sido agredida sexualmente por un conductor de taxi por aplicativo de la empresa Beat, el cual la dopó a fin de realizar tocamientos indebidos a la joven; asimismo, señala que su agresor no era el conductor que figuraba en el aplicativo" (pp. 8 – 9).

Luego de ello, el proyecto de ley no presenta mayor información rescatable sobre este tipo de negocio y una posible regulación; en su mayoría, la fundamentación confunde el servicio tradicional de taxi con el nuevo servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, no siendo equiparables.

De otro lado, al existir antecedentes emitidos ya por esta Comisión en periodos anteriores, es bueno recoger algunos de los puntos de los citados dictámenes que constituyen antecedentes de esta propuesta:

Dictamen de los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR, N° 2218/2017-CR, N° 2687/2017-CR, de fecha 14 de junio de 2018

De toda la información generada en este documento, lo rescatable es que se estableció lo siguiente:

"Sobre el uso de aplicativos de interconexión, se debe señalar que la legislación actual no contempla de manera especial ninguna regulación de servicios de plataformas tecnológicas para la contratación del servicio de transporte especial (...). para el

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

traslado de personas en unidades móviles de clase y categoría M1, D.S. 058-2003-MTC y D.S. 017-2009-MTC. En tal sentido, atendiendo a las funciones y competencias de los representantes del Poder Legislativo, contempladas en los artículos 221 inciso c), 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, urge la necesidad de una debida regulación, la cual coadyuve a dinamizar la economía bajo estándares de seguridad, confiabilidad, calidad y seguridad en el servicio, procurando que las entidades administradoras de plataformas tecnológicas, operadores y usuarios del servicio (...) estén plenamente identificados reduciendo las externalidades negativas y los riesgos asociados a la conducción y al servicio transporte especial de personas (...), en fiel cumplimiento del artículo 1° de la Constitución Política del Perú, cual establece como un derecho fundamental la defensa de la persona humana y el respeto por su dignidad, en una sociedad de derecho, en la que el Estado estimule la creación de riqueza y garantice la libertad de trabajo y empresa, sin que los intereses privados y libertades de empresa sean lesivos a la moral, a la salud, a la integridad de la persona, ni que ponga en riesgo la seguridad pública, en una nación libre del monopolio comercial y que cautele o defienda los intereses de los consumidores y usuarios, de conformidad con el Artículo II del Título Preliminar de la Ley 29571, Código de Protección y Defensa del Consumidor" (p. 5).

Igualmente, se arribó a ciertas conclusiones en la mesa técnica referente a este tema, a saber:

"- La importancia de reglamentar de manera efectiva a las empresas de intermediación del servicio (...) a efectos de brindar protección a los usuarios del servicio.

- La creación del registro nacional de empresas de intermediación para la contratación del servicio (...).

- La articulación de las acciones del MTC, MML, MINJUS, INDECOPI, para la debida fiscalización de las empresas de intermediación, las cuales deben ser materia de estudio por la Comisión de Transportes y Comunicaciones" (p. 11).

Dictamen de allanamiento en parte a la observación de la Autógrafa recaída en los Proyectos de Ley N° 1505/2016-CR, N° 2218/2017-CR, N° 2687/2017-CR, de fecha 30 de enero de 2019

En este documento, la Comisión de Transportes y Comunicaciones se allanó, principalmente, a la diferenciación que indicábamos entre el servicio de taxi tradicional y el nuevo servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, así se indicó:

"La Comisión al respecto considera que si queremos que las plataformas tecnológicas de las economías colaborativas, que día a día se innovan y actualizan, no pueden estar restringidas a definiciones que prontamente pueden quedar en

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

*obsolescencia, asimismo teniendo en cuenta que el artículo de la fórmula legal aprobada estaba dejando en exclusividad al Ministerio de transportes y Comunicaciones mal podemos dejar en los anexos de definiciones la participación de las municipalidades provinciales; **por estas consideraciones la Comisión colige que debe de eliminarse la Anexo y la referencia a este en toda la norma de tal manera que permita la innovación y la actualización constante cumpliendo con la finalidad de 'garantizar los derechos y seguridad de los usuarios'. Ergo la Comisión se allana en este extremo a la observación del Poder Ejecutivo**" (p. 10).*

Esta observación fue atendida y es recogida por la Comisión en el análisis realizado en este nuevo proyecto de ley sobre esta materia; es importante, para que no exista observación futura de parte del Poder Ejecutivo con esta nueva norma a ser aprobada.

El Dictamen del Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, de fecha 17 de junio de 2021

Finalmente, el más reciente dictamen generado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones respecto a este tema ha establecido lo siguiente:

"(...) sin perjuicio de no desalentar las innovaciones tecnológicas, es necesario toma las medidas legislativas para proteger a los usuarios, (...). Sin perjuicio de ello, la norma legal busca garantizar que no se exijan requisitos discriminatorios para los taxistas que brinden el servicio, a los que se denomina operadores, a fin de no contravenir disposiciones constitucionales o contenidas en tratados internacionales en materia de Derecho Humanos. (...) La presente propuesta legal implementa una serie de medidas, como la creación de un registro nacional que permitirá ordenar la materia regulada en este proyecto de Ley, en tanto que la implementación de las medidas contenidas en la iniciativa legal, son asumidas con cargo a (...) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, (...) destacando que ello se refrenda con el carácter virtual del registro, lo cual reduce costos y tiempos para los administrados" (pp. 18 – 20).

Como adelantamos, la propuesta legislativa que se presentó en el Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, es casi idéntica a la iniciativa legislativa que ahora analizamos:

Fórmula legal del Dictamen del Proyecto de Ley N° 6600/2020-CR, de fecha 17 de junio de 2021	Fórmula legal del Proyecto de Ley N° 842/2021-CR

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

Artículo 1. Objeto de la Ley La presente ley tiene por objeto regular a las empresas de intermediación de aplicativos digitales móviles o web que interconectan servicios de taxi para el traslado de personas y crear un registro nacional con la finalidad de garantizar los derechos, seguridad y confianza digital de los conductores y usuarios.	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 - taxi por aplicativo e instaurar un registro nacional de las referidas empresas, con el propósito de garantizar los derechos y seguridad de los usuarios; así como promover la mejora y calidad del servicio.
Artículo 2. Ámbito de aplicación La presente ley es aplicable y de obligatorio cumplimiento para todas las empresas de intermediación de aplicativos digitales móviles o web que interconectan servicios de taxi para el traslado de personas y que brindan su servicio en todo el territorio nacional.	1.2. La presente Ley es aplicable a toda empresa administradora de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo que efectúe sus servicios en el territorio nacional.
Artículo 3. Empresas proveedoras de aplicativos digitales Las empresas de intermediación de aplicativos digitales que interconectan servicios de taxi para el traslado de personas son personas jurídicas debidamente registradas según lo establecido en el artículo 4, que desarrollan, implementan y administran aplicativos digitales, con el fin de proveer servicios de interconexión por Internet accesibles mediante el empleo de telefonía móvil, web u otros instrumentos tecnológicos necesarios para la contratación del servicio de taxi para el transporte de traslado por aplicativo, teniendo la calidad de entidades prestadoras de servicios. El servicio de los aplicativos digitales conecta a los usuarios con los conductores de vehículos automotores para la prestación del servicio de traslado de personas. El ente rector en transformación digital impulsa, difunde y promueve por los emprendimientos	Artículo 2. De las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por empresas administradoras de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo, que es la persona jurídica debidamente registrada ante Sunarp, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidades que se encargaran de desarrollar, implementar, gestionar y brindar a través de aplicaciones, tecnologías o mecanismos móviles de interconexión por Internet, un servicio que permita contratar un transporte especial (taxi por aplicativo). Asimismo, el servicio prestado por parte de las empresas administradoras de del (sic) servicio privado de transporte a través de

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

con base en tecnologías digitales para impulsar la reactivación económica del país.	aplicativos, se efectuará mediante el empleo de un equipo de telefonía móvil u otro instrumento tecnológico que cumpla tales funciones; sin embargo, dicho servicio se lleva a cabo por un conductor quien ejecuta la prestación.
Artículo 4. Creación del Registro Nacional de Empresas Proveedoras de Aplicativos Digitales Créase el Registro Nacional de Empresas de intermediación de aplicativos digitales que interconectan servicios de taxi para el traslado de personas en la Plataforma Digital Única GOB.PE a cargo de la Presidencia del Consejo de Ministros, a través de la Secretaría de Gobierno Digital en su calidad de ente rector del Sistema Nacional de Transformación Digital que incluye, de manera no limitativa, las materias de identidad digital, economía digital y confianza digital. La gestión del registro se realiza en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Viceministerio de Transportes. El Registro se implementa con recursos propios, sin demandar mayor gasto al Estado. Mediante Decreto Supremo de la Presidencia del Consejo de Ministros, puede ampliarse el alcance del Registro Nacional conforme al avance tecnológico.	Artículo 3. Creación del Registro Nacional de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo 3.1. Crease el Registro Nacional de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo el cual será de competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de conformidad con la Ley N° 29370 - "Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones". Este registro deberá incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado. 3.2. Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial-taxi por aplicativo, deberán encontrarse previamente constituidas y registradas ante la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), ante el Ministerio de trabajo y Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para proceder con el inicio de sus actividades comerciales; empero, de no cumplir con lo establecido, dicha empresa y quien la represente serán responsables administrativamente por tal incumplimiento ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

	3.3. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones instaurara los requisitos necesarios para el Registro de las entidades operadoras del servicio de transporte privado a través de plataformas tecnológicas; y consecuentemente, procederá con su publicación en su portal institucional. Asimismo, tales requisitos deben garantizar los derechos y seguridad de los usuarios. 3.4. La información que obre en el Registro Nacional de empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio de transporte especial-taxi por aplicativo a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por internet en línea para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).
Artículo 5. Requisitos y efectos de la inscripción en el Registro Nacional de Empresas Proveedoras de Aplicativos Digitales El reglamento de la presente ley establece los requisitos que garantizan los derechos, seguridad y confianza digital de los usuarios de los aplicativos digitales, quienes no pueden usar los datos de los usuarios para otro fin. A través de dicha norma reglamentaria, se establece la regulación aplicable a los aplicativos digitales, sin que ello signifique la contravención del Principio de Legalidad en materia sancionadora.	
Artículo 6. Obligación de informar a las entidades públicas competentes Las empresas de intermediación de aplicativos digitales objeto de la presente ley, comparten vía electrónica con la Presidencia del Consejo de Ministros, a través de la Secretaría de Gobierno Digital; con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Viceministerio de Transportes;	Artículo 4. Obligación de informar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo comparten 'en línea' con el Ministerio de Transportes y

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

con el Ministerio del Interior, a través de la Policía Nacional del Perú y con el Ministerio Público, cuando corresponda en función de sus competencias, la información relativa a sus usuarios, conductores registrados o sucesos ocurridos en un traslado de personas, cuando la solicitud se encuentre debidamente motivada, de conformidad con las leyes de la materia y la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales.	Comunicaciones, la relación actualizada de sus operadores registrados.
Artículo 7. Prohibición de exigencia de requisitos legales discriminatorios para los operadores que brindan el servicio de traslado por aplicativo La presente ley prohíbe la exigencia de requisitos legales discriminatorios para los operadores que brindan el servicio de taxi para el traslado de personas por aplicativo.	Artículo 8. Requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo. Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte comprendidas en la presente ley, deberá exigir a sus nuevos prestadores de servicios, los siguientes requisitos: a) Identificación del Conductor (Nombres, apellidos, Documento Nacional de Identidad y número de contacto). b) Identificación del Vehículo (Placa, modelo, año y color). c) Contar con seguro vehicular (SOAT) vigente para servicio de transporte urbano. d) Constancia de la Revisión Técnica actualizada conforme lo dispuesto por el Reglamento Nacional De Inspecciones Técnicas Vehiculares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. e) Certificado de antecedentes penales, judiciales y policiales del conductor. f) Récord del Conductor expedido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones g) Examen psicológico al Conductor realizado por un psicólogo profesional h) Deberá contar con un libro de reclamaciones virtual, permitiendo identifica al vehículo y al conductor.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

	i) Otras que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
Artículo 8. Fiscalización operativa de los vehículos que prestan el servicio de taxi por aplicativos tecnológicos. Son competentes para fiscalizar a los vehículos que prestan el servicio de taxi por aplicativos tecnológicos, la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), el Ministerio del Interior (Policía Nacional de Transito) y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao. El ejercicio de la potestad sancionadora de estas entidades se realiza en el marco de la naturaleza de sus competencias y funciones.	Artículo 5. Fiscalización de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo. La fiscalización de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo es de competencia de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) en conjunto con el Ministerio del Interior, conforme al marco de sus competencias y funciones fijadas mediante Ley.
Artículo 9. Responsabilidad de las empresas de intermediación de servicios de taxi por aplicativos tecnológicos. Las empresas de intermediación del servicio de taxi por aplicativos tecnológicos, que, de acuerdo con su naturaleza de constitución, son solidariamente responsables en lo administrativo ante la autoridad pública correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan a cada infractor y al representante legal de la empresa, para lo cual resulta aplicable la legislación pertinente en cada caso. Para lo cual las empresas de intermediación del servicio de taxi por aplicativos tecnológicos deberán de implementar medidas que permitan la identificación de las unidades móviles como logos, emblemas, para el reconocimiento y prestación del servicio por parte del público usuario y la fiscalización de las autoridades públicas competentes.	Artículo 6. Responsabilidad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo. Las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo que de conformidad con su naturaleza de constitución brinden además el servicio de taxi a través de operadores subordinados o asociados, son solidariamente responsables en lo administrativo ante la entidad pública correspondiente, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que correspondan a cada infractor y quien lo represente.
Artículo 10. Seguro obligatorio para la operatividad del servicio de traslado de	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

personas a través de las empresas de intermediación de taxi por aplicativos tecnológicos. Créase el Seguro Obligatorio del Servicio de Taxi por Aplicativo a través de las empresas de intermediación de aplicativos digitales, en adelante SOTA, el cual actúa bajo la modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran los conductores y usuarios, al interior de los vehículo o fuera de ella, así como también los terceros no tripulantes, durante el servicio de taxi para el traslado de personas como consecuencia de un accidente en el que dicho vehículo haya participado.	
<u>PRIMERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.</u> El Ministerio de Economía y Finanzas, a través de SUNAT establecerá un impuesto progresivo los tres primeros años a partir de la publicación de la presente ley. Asimismo, La Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones aprueba expresamente con anterioridad a la utilización del SOTA, las condiciones mínimas y/o cláusulas del contrato de seguro que le presenten las compañías de seguros.	
<u>SEGUNDA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.</u> La Presidencia del Consejo de Ministros, El Ministerio de Economía y Finanzas y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en función de sus competencias, reglamentaran la presente ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de la publicación de la presenta ley. <u>TERCERA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL.</u> La Presidencia del Consejo de Ministros, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del	Primera disposición complementaria y final. Reglamentación. Encárguese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones reglamentar la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días. Asimismo, los ministerios de Interior y de Transportes y Comunicaciones regulan las medidas correctivas y preventivas que resulten necesarias para revertir, o disminuir en lo posible, las conductas infractoras que se determinen.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

Viceministerio de Transportes, en el ámbito de sus competencias, implementarán el Registro Nacional de las Empresas de Intermediación de Aplicativos Digitales en un plazo de sesenta (60) días hábiles, desde la entrada en vigencia de la presente ley.	
CUARTA DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL. El ente rector en seguridad y confianza digital en el país diseña, desarrolla e implementa, mediante Resolución y en un plazo de noventa (90) días hábiles desde la promulgación de la presente ley, los lineamientos para la evaluación y asignación de un Sello de Confianza Digital a los aplicativos digitales que interconectan servicios de traslado de personas. Los lineamientos establecen los criterios para determinar el nivel de seguridad digital, accesibilidad, protección de datos personales y protección al consumidor que tiene el servicio digital.	
	Artículo 7. De la información mínima en la plataforma tecnológica o apps. Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas o aplicaciones virtuales que ofrezcan el servicio de transporte privado de pasajeros deben contar en sus aplicativos con la siguiente información como mínimo: a) Identificación del vehículo que prestará el servicio de transporte (placa, color, modelo y año). b) Identificación del conductor (número de documento de identidad, licencia de conducir y fotografía actualizada). c) La tarifa por la prestación del servicio. d) Calificación y evaluación del servicio. e) Términos y condiciones al cual está sujeto el servicio. f) La ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio, durante y hasta el final del destino solicitado.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

	g) Mecanismo de alerta en caso de emergencia que ponga en peligro al pasajero. h) Comprobante de pago generado por el servicio brindado. i) Libro de Reclamaciones virtual conforme a lo establecido en el Código del Consumidor.
	Artículo 9. Del control y sanciones del servicio por parte de INDECOPI. El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), de conformidad a sus competencias y facultades, establece las normas de control y sanciones de la calidad del servicio que prestan las Plataformas Tecnología para el Servicio de Transporte Privado.
	Artículo 10. Del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones sanciona el incumplimiento de lo dispuesto por la presente norma.
	Artículo 11. De las infracciones y sanciones. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tipifica las infracciones y establece las sanciones por incumplimiento de la presente ley.
	Segunda disposición complementaria y final. Plazo de creación del Registro. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones implementa el Registro nacional de empresas administradoras de intermediación de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo, en un plazo de ciento veinte días calendario, desde la entrada en vigencia de la presente ley, con cargo a su presupuesto institucional, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.
	Tercera disposición complementaria y final. Plazo de inscripción al Registro.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

	Las empresas administradoras de intermediación de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo, cuentan con la obligación de proceder con su registro en el plazo de treinta (30) días calendario posteriores a la publicación del Reglamento de la presente Ley.
--	---

Visto así, la propuesta que actualmente venimos analizando tiene algunos aspectos adicionales en su propuesta de regulación que pueden ser utilizados para obtener una fórmula legal adecuada en el marco normativo; no obstante ello, la propuesta se puede mejorar aún más, sobre todo para que la iniciativa responda a la verdadera naturaleza de este servicio, no se altere de forma irracional el desarrollo de este tipo de negocio y se emita una norma adecuada a nuestro ordenamiento.

Si bien los hechos descritos por la iniciativa legislativa nos presentan una problemática atendible, la fórmula legislativa originalmente propuesta refleja ciertas inconsistencias e incompatibilidades tanto con valores constitucionales y legales que regulan la actividad empresarial privada en el sector de transportes; en vista de ello, recogiendo las opiniones técnicas recibidas, se propusieron cambios consistentes con una regulación racional y correcta de la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

El **servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas** es un fenómeno empresarial incluido dentro de lo que se denomina economía colaborativa; siendo las principales características generales las siguientes¹:

- Nuevas tecnologías de la información: es decir, el uso de tecnologías como el Internet y la geolocalización.
- Mercados Multilaterales: la presencia de un mercado de múltiples conexiones entre ofertantes y demandantes, que se conectan entre sí.
- Plataformas colaborativas: existencia de plataformas que generan la conexión entre oferta y demanda de diversos usuarios.
- Servicios entre iguales: que los ofertantes y demandantes son usuarios en tanto no son profesionales.
- Utilización de recursos ociosos: que el modelo se basa en el uso de bienes que se encuentran sin uso y sin explotación, generando nichos de oportunidad de ingresos.

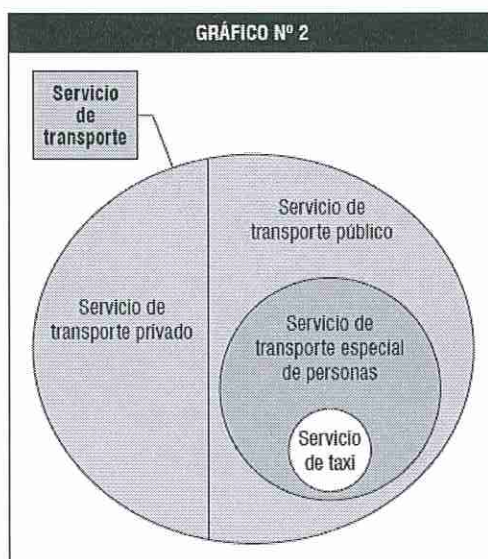
¹ MONTERO, Juan – "La Regulación de la economía colaborativa". En: AA.VV. – "La Regulación de la Economía Colaborativa". Valencia: Tirant, 2017, pp. 23-65. Además, Proyecto de Ley N° 806/2021-CR, Proyecto de Ley General de Internet, presentado por el Congresista Alejandro Soto Reyes, p. 64.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
 ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
 SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
 ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
 TECNOLÓGICAS.

- Contratación en tiempo real: que los acuerdos son inmediatos y se requieren en un plazo de tiempo corto de acuerdo a las necesidades de los usuarios.
- Altruismo: el modelo tiende a generar lazos de solidaridad y conexión entre los miembros de la sociedad para cooperar.

En otras palabras, ontológicamente, no se puede equiparar al servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas al tradicional servicio de taxi. En primer lugar, la diferencia es que uno es privado y el otro es público:

"(...) como se puede observar, las categorías analizadas son como círculos concéntricos que van de lo más general a lo más específico, teniendo al servicio de taxi como uno de los más específicos rubros dentro del servicio de transporte público especial de personas, que a su vez es transporte público, lo cual puede graficarse de la siguiente manera:



Fuente: elaboración propia.

»2

Como se ha indicado, este servicio es distinto, ya que no estamos frente a una relación comercial entre un taxista y un pasajero:

"(...) la operación realizada cuando un pasajero contrata transporte, mediante plataformas colaborativas –tomando a Uber como el ejemplo paradigmático–, tiene una estructura compleja, totalmente distinta a la del servicio de taxi. Esta operación se compone de tres relaciones:

² MURILLO Chávez, Javier - "Una cuestión de papas y camotes ¿Por qué jurídicamente el servicio de Uber no es servicio de taxi?". En: Revista Diálogo con la Jurisprudencia. N° 228. Lima: Gaceta Jurídica, 2017, p. 268.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY

 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS

 ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL

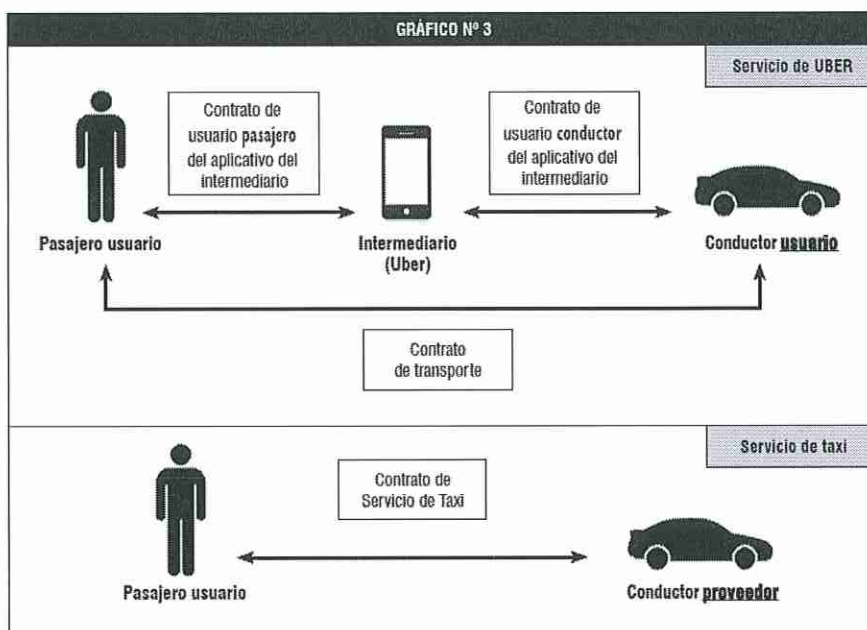
 SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE

 ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS

 TECNOLÓGICAS.

- i) Primero, entre pasajero e intermediario, donde media un Contrato de Usuario Pasajero del Aplicativo del Intermediario;
- ii) Segundo, entre intermediario y conductor, donde media un Contrato de Usuario Conductor del Aplicativo del Intermediario; y
- iii) Finalmente, entre pasajero y conductor, donde se establece el Contrato de Transporte.

Por otro lado, el servicio de taxi es distinto pues únicamente se compone de una relación entre el pasajero y el conductor, donde se establece el denominado Contrato de servicio de taxi, con todo el peso conceptual de su regulación en el plano local y nacional y que hemos mencionado en el anterior apartado, debiéndose contar con señalización en el auto, por ejemplo en el caso de Lima se exige un casquete iluminado de acrílico con la palabra ‘TAXI’; títulos habilitantes para circular, que en caso de Lima Metropolitana –entre otros– tenemos la Tarjeta Única de Circulación (TUC); contar con seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT); entre otras obligaciones determinadas por cada Autoridad local. De igual manera, están bajo supervisión de algún órgano local; por ejemplo, en el caso de la capital, la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima (GTU)



Fuente: elaboración propia.

”3

En este sentido, la regulación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas debe cuidar de no equiparar ni buscar comparar estos dos tipos

³ Ibid., pp. 270-271.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

de modalidades de servicio de transporte. Esto ya ha sido indicado por los órganos del INDECOPI en ambas instancias:

La Comisión de Represión de Competencia Desleal, en la Resolución N° 099-2015/CD1-INDECOPI del expediente N° 211-2014/CCD, junto a otras resoluciones análogas de otros prestadores de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, indicó lo siguiente:

"(...) para la Comisión, no resulta evidente que [la denunciada] ofrezca al público consumidor, directamente, el servicio de transporte en la modalidad de taxi. De la información brindada por la imputada en el mercado, mediante su sitio web y redes sociales, se puede apreciar suficiente información referida a que [la denunciada] se dedica a la colocación de taxis, mediante una plataforma, el cual permite conectara usuarios taxistas con usuarios solicitantes del servicio de transporte, lo que no constituye, de ninguna forma, la prestación del servicio de transporte, en la modalidad de taxi.

De esta manera, al no haberse acreditado que [la denunciada] haya concurrido en el mercado prestando el servicio de transporte en la modalidad de taxi, la Comisión considera que a [la denunciada] no le corresponde acreditar la tenencia documental del título habilitante que la faculta a prestar el referido servicio, emitido por la GTU de la Municipalidad de Lima, conforme lo estipulado en la Ordenanza que regula la prestación del Servicio de Taxi en Lima Metropolitana" (p. 10).

De igual forma, la Sala de Defensa de la Competencia del Tribunal del INDECOPI en la Resolución N° 0084-2020/SDC-INDECOPI del expediente N° 0105-2018/CCD, indicó lo siguiente:

"(...) se evidencia que la aplicación [operada por la denunciada] brinda un servicio de intermediación, buscando viabilizar las transacciones entre los dos lados que intermedia (la demanda del servicio de transporte -conductores- con la demanda de pasajeros que requieren su traslado físico hacia otro lugar). Por otro lado, son los socios conductores quienes prestarían el servicio de taxi conforme a la definición otorgada en la Ordenanza 1684 (movilización de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata a través de un vehículo de categoría M1). En tal sentido, este Colegiado no aprecia que [la denunciada] –empresa a cargo de la gestión del aplicativo- sea quien preste el servicio de taxi a través de un vehículo de la categoría M1, conforme a los términos establecidos en la mencionada ordenanza" (f. 104).

Como se puede observar, el Estado, a través del ente competente en materia de represión de competencia desleal y protección al consumidor, ya determinó de forma clara y contundente que el servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas es completamente distinto al servicio tradicional de taxi.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

Esto también ha sido resaltado por el Juez Posner en los Estados Unidos en el caso *Illinois Transportation Trade Association v. la Ciudad de Chicago* (Nos. 16-2009, -2077, & -2980), donde se indica que:

*"Hay suficientes diferencias entre el servicio de taxi y el servicio de [redes de proveedores de transporte, como Uber] para justificar diferentes esquemas regulatorios, y la existencia de tal justificación disuelve el reclamo de protección semejante de los demandantes. Diferentes productos o servicios no requieren siempre, como cuestión de derecho constitucional y de sentido común, reglas regulatorias idénticas"*⁴.

En este sentido, se procedió a eliminar cualquier mención al servicio tradicional de taxi en la propuesta normativa. Igualmente, no tendría sentido insistir en esa equiparación, en primer lugar, por el error conceptual que conlleva y, en segundo lugar, porque en aplicación del Principio de Primacía de la Realidad en materia del Derecho de Represión de la Competencia Desleal⁵ y del Derecho de Protección al Consumidor⁶ finalmente la nueva norma contradeciría el marco normativo vigente.

Es importante entender que la economía colaborativa no está basada en un mecanismo de lucro regular, sino que se trata de un servicio de intermediación entre dos usuarios que buscan explotar un bien ocioso. Como indica Todolí,

*"la economía colaborativa está formada por aquellas empresas que buscan explotar bienes personales infrautilizados –una habitación, un coche, una cocina, salas de reuniones– convirtiendo a los propietarios en microemprendedores, aumentando de esta forma la competencia en los mercados y proveyendo a los usuarios con mayores opciones. De esta forma, en las empresas de economía colaborativa, los individuos ofrecen 'compartir' sus bienes personales a potenciales consumidores a través de las plataformas virtuales"*⁷.

⁴ Traducción libre de: "There are enough differences between taxi service and TNP service to justify different regulatory schemes, and the existence of such justification dissolves the plaintiffs' equal protection claim. Different products or services do not as a matter of constitutional law, and indeed of common sense, always require identical regulatory rules".

⁵ Decreto Legislativo N° 1044 – Ley de Represión de Competencia Desleal

Disposiciones Generales

Artículo 5.- Primacía de la realidad.-

La autoridad administrativa determinará la verdadera naturaleza de las conductas investigadas, atendiendo a las situaciones y relaciones económicas que se pretendan, desarrollen o establezcan en la realidad. La forma de los actos jurídicos utilizados por los contratantes no enerva el análisis que la autoridad efectúe sobre la verdadera naturaleza de las conductas subyacentes a dichos actos.

⁶ Ley N° 29571 – Código de Protección al Consumidor

Título Preliminar

Norma V

8. Principio de Primacía de la Realidad.- En la determinación de la verdadera naturaleza de las conductas, se consideran las situaciones y relaciones económicas que efectivamente se realicen, persigan o establezcan. La forma de los actos jurídicos utilizados en la relación de consumo no enerva el análisis que la autoridad efectúe sobre los verdaderos propósitos de la conducta que subyacen al acto jurídico que la expresa.

⁷ TODOLÍ, Adrián – "El trabajo en la era de la economía colaborativa". Valencia: Tirant lo Blanch, 2017, p. 80.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

En este escenario, como indica Sundararajan, las reglas tradicionales no pueden ser aplicadas sin adaptación a los nuevos modelos de negocio, peor aún si estamos ante formas basadas en bases de una economía distinta:

"(...) A medida que los nuevos modelos comerciales entran en conflicto con las reglas que rigen las formas más antiguas de brindar servicios familiares, ya hemos regresado, de facto, a un modelo de confianza basado en el consenso de la comunidad y reputación ganada. (...) Las regulaciones son importantes porque brindan las protecciones necesarias –están en interés del bien común– pero también sabemos que las regulaciones tienen un costo para la sociedad. (...) Para la economía colaborativa, los marcos regulatorios que desarrollemos deben ser adecuados para los aspectos únicos del intercambio que facilitan. La escala, la variedad y la tecnología son diferentes. Tiene poco valor tratar de adaptar los viejos regímenes regulatorios a los nuevos modelos"⁸.

Complementa Allasi indicando los orígenes y las causas de los errores al regular las nuevas tecnologías:

"el problema en la respuesta del Derecho y el error que se comete al regular sobre las nuevas tecnologías y los cambios sociales que conlleva, tiene como origen o causa que:

- i) Se pretende regular las nuevas realidades, modelos de negocio o cambios sociales sobre la base de la legislación existente la cual nunca tuvo previsto siquiera la potencialidad de que nuevas tecnologías iban a irrumpir en la sociedad;*
- ii) El Derecho no conversa adecuadamente con otras disciplinas como la Economía, la Psicología, las Tecnologías de la Información, la articulación de datos y otras, lo que conlleva a una respuesta limitada en la dimensión en que es requerida;*
- iii) Se pretende equiparar los nuevos negocios surgidos a través de nuevas tecnologías con los modelos de negocio existentes, lo cual solo conlleva a una*

⁸ Traducción libre de: "(...) as new business models conflict with the rules governing older ways of providing familiar services, we have already, de facto, returned to a model of trust built on community consensus and gained reputation. (...) Regulations are important because they provide necessary protections –they are in the interest of the common good– but we also know that regulations come at a cost to society. (...) For the sharing economy, the regulatory frameworks we develop need to be well suited for the unique aspects of exchange they facilitate. The scale, variety and technology are different. There is little value in trying to retrofit old regulatory regimes onto the new models". SUNDARARAJAN, Arun – "The Sharing Economy". Cambridge: MIT Press, 2016, p. 147-150.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

mutilación en la innovación o a un incentivo para que la innovación y el progreso de la sociedad se retrasen o incluso se detenga.

iv) No se consideran los cambios en las preferencias y formas de consumo, como lo demuestran los estudios censales y de estadística nacionales y para Lima Metropolitana, las relaciones sociales y las nuevas formas de interacción entre particulares se realizan, de forma creciente, a través de plataformas digitales aprovechando el acceso a medios e internet móvil que han dinamizado la economía digital.

v) No se ha considerado que, los servicios prestados por plataformas digitales como las [Aplicaciones de solicitud de transporte], ya se encuentran regulados, entre otros, por las disposiciones contenidas en el Código de Protección y Defensa del Consumidor (Ley N° 29571); el Código Civil Peruano y las normas sectoriales regulatorias específicas que resulten aplicables a cada giro en el que se desarrolle una plataforma digital.

(...)"⁹.

Por esto, el mismo autor culmina indicando lo siguiente:

"el pretender forzar los nuevos modelos de negocio introducidos por la tecnología a la legislación existente para otros modelos de negocio convencionales (como el caso de los proyectos de Ley o las denuncias por supuesta competencia desleal) solo logrará la destrucción o eliminación de las eficiencias logradas para la sociedad, la mutilación del modelo de negocio, su prohibición y el quebrantamiento del ordenamiento jurídico como sistema"¹⁰.

En ese sentido, la fórmula legal adaptada que se propone en el presente documento sólo contiene cambios para evitar frenar el avance de este modelo de negocio al equipararla con el servicio de taxi tradicional; de esta manera, se mantiene la estructura, pero se le otorga el carácter técnico necesario para que sea una iniciativa eficiente, productiva y concorde con los principios del régimen económico establecido en nuestra Constitución, primando siempre la protección de los intereses de los consumidores del nuevo servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

Entonces, luego de la evaluación técnica, podemos indicar que con el presente documento se recomienda la aprobación del proyecto de ley presentado, con un texto sustitutorio

⁹ ALLASI Uría, Fernando – "Innovación vs. Regulación: La problemática del tratamiento legal de las Aplicaciones de Solicitud de Transporte en Lima". Tesis para obtener el grado de Magister en Derecho de la Propiedad Intelectual y de la Competencia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Lima: Escuela de Posgrado de la PUCP, 2018, pp. 104-105.

¹⁰ Ibid., p. 106.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

acorde a los antecedentes de la iniciativa, a las opiniones técnicas recibidas y con la finalidad de lograr la viabilidad de la propuesta.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa es necesaria, pues la regulación correcta de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas es una tarea pendiente del Congreso desde hace varias legislaturas y es necesario generar mecanismos de protección hacia todos los usuarios del servicio de transporte prestado a través de esta modalidad.

De esta forma, el proyecto analizado busca establecer reglas para que la actividad prestada por dichos prestadores se encuentre regulada de acuerdo a la actividad que realmente efectúan, además de lograr mayor seguridad y proteger los intereses de usuarios, las empresas y el Estado.

La presente iniciativa legislativa es viable, ya que actualmente no existen normas que establezcan parámetros legales para la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

Es importante notar que la iniciativa legislativa contenida en el Proyecto de Ley N° 842/2021-CR, en sentido concreto, es viable ya que se trata de una regulación base para el desarrollo de una actividad usual y regular actualmente.

La presente iniciativa legislativa es oportuna, porque permite que, en representación de la población, el Congreso de la República establezca las normas que imperativamente deberán respetar las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, las iniciativas legislativas no pueden contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio, con el texto sustitutorio, cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contraviene la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

La iniciativa legislativa contenida en el presente documento tiene como efecto único la creación de una regulación para la actividad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, en beneficio de la población, los agentes del mercado involucrados en este sector de transporte y, además, el Estado.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitadas

Opiniones solicitadas

Entidad consultada	N° de Oficio	Fecha	Respuesta
Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Oficio N° 454-MTC	29 de noviembre de 2021	Oficio N° 0111-2022-MTC/04
	Oficio N° 510-MTC (reiteración)	22 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Ministerio de Economía y Finanzas	Oficio N° 455-MEF	29 de noviembre de 2021	-
	Oficio N° 511-MEF (reiteración)	22 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP)	Oficio N° 456-SUNARP	29 de noviembre de 2021	Oficio N° 0197-2021-SUNARP/SN
	Oficio N° 0516-SUNARP (reiteración)	22 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI)	Oficio N° 457-INDECOPI	29 de noviembre de 2021	Oficio N° 00014-2022-PRE/INDECOPI
	Oficio N° 513-MINEDU (reiteración)	22 de diciembre de 2021 (reiteración)	
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Oficio N° 458-SUTRAN	29 de noviembre de 2021	Oficio N° D000202-2021-SUTRAN-SP
	Oficio N° 517-SUTRAN (reiteración)	22 de diciembre de 2021 (reiteración)	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

Opiniones recibidas

Entidad emisora	N° de documento	Fecha
Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERÚ)	Carta 34-2022/GG/COMEXPERU	17 de enero de 2022

Análisis de las opiniones recibidas

En primer lugar, el Oficio N° 0111-2022-MTC/04, de fecha 17 de enero de 2022, suscrito por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, contiene el Informe N° 0032-2022-MTC/08 de la Oficina General de Asesoría Jurídica, en el cual se concluye lo siguiente:

- Primero, "(...) se debe precisar la naturaleza del servicio que se pretende regular mediante el Proyecto de Ley ello en atención a que se utiliza el término 'privado', el cual no se condice con el servicio de taxi que es una modalidad del servicio de transporte especial que a su vez es una modalidad del servicio de transporte público, conforme a lo establecido en el numeral 3.63 del artículo 3 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC" (p. 10).
- Segundo, "el artículo 2 pretende, establecer que se entienda a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo, lo cual se debe comprender que es una persona jurídica debidamente registrada ante Sunarp, Ministerio de Trabajo y Ministerio de Transportes y Comunicaciones, entidades que se encargarán de desarrollar, implementar, gestionar y brindar a través de aplicaciones, tecnologías o mecanismos móviles de interconexión por internet, un servicio que permita contratar un transporte especial (taxi por aplicativo)" (p. 10).
- Tercero, "(...) resulta necesario que se precise la naturaleza del servicio que se pretende regular mediante el Proyecto de Ley, el cual es denominado 'servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo', dado que, según la Exposición de Motivos se trata de un servicio prestado a cambio de una contraprestación económica, lo que, conllevaría a la definición de un servicio de transporte público y, no en la actividad de transporte privado" (p. 10).
- Cuarto, "(...) no se incluye una definición del servicio de intermediación acorde con el marco normativo del sector Transportes, que las califique como entidades

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

prestadoras de 'servicios complementarios' al transporte y/o tránsito terrestre, de acuerdo a la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, recomendando se modifique el artículo 2 de la propuesta normativa e incluir una Disposición Complementaria Modificatoria que modifique la regulación del servicio complementario en la citada Ley, a fin de facultar al MTC a regular el servicio que brindan las empresas administradoras de intermediación para la contratación del servicio de taxi por Decreto Supremo" (p. 10).

- Quinto, sobre el registro, *"los registros tienen un efecto jurídico por el cual el Estado reconoce que una persona es idónea para realizar determinada función y que las operaciones en las que interviene cuentan con dicho respaldo. La implementación de dicho registro debe estar a cargo del MTC, toda vez que el MTC es competente sobre los servicios de transporte en la modalidad de taxi que son objeto del servicio de intermediación que la ley busca regular. Concorde las disposiciones del proyecto normativo con las disposiciones establecidas en la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 003- 2013-JUS, que tiene por objeto de garantizar el derecho fundamental a la protección de los datos personales, previsto en el artículo 2 numeral 6 de la Constitución Política del Perú, a través de su adecuado tratamiento, en un marco de respeto de los demás derechos fundamentales que en ella se reconocen" (pp. 11-12).*
- Sexto, *"(...) no se ha incluido a las autoridades competentes en materia de fiscalización y sanción del servicio de taxi, dado que estas disposiciones indican que las empresas administradoras de intermediación deben compartir en línea, información sobre sus operadores registrados y la autoridad competente para la fiscalización de las citadas empresas; que son las Municipalidades Provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante, ATU), para el caso de Lima y Callao" (p. 12).*
- Séptimo, el artículo 6 de la propuesta *"(...) genera una imprecisión al referirse: a las " Empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, que de acuerdo con su naturaleza de constitución brinden además el servicio de taxi a través de operadores subordinados o asociados", observando que el legislador debe aclarar a quiénes busca comprender a través del dicho artículo, así como debe precisar en qué consiste esa responsabilidad solidaria, que debe estar sustentada en la Exposición de Motivos" (p. 12).*
- Octavo, el artículo 7 de la propuesta, *"(...) referente a la información mínima en la plataforma tecnológica o apps, cabe señalar que no se condice con el objeto*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

de la propuesta normativa al señalar que las empresas administradoras 'ofrecen el servicio de transporte privado de pasajeros' (p. 13).

- Noveno, el artículo 8 de la propuesta sobre los requisitos de admisión de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo, *"se debe indicar que quienes presten el servicio de taxi, mediante el aplicativo, deben ser las personas debidamente autorizadas y/o habilitadas por las autoridades competentes correspondientes, conforme al marco normativo vigente"* (p. 13).
- Décimo, "el artículo 5 se contradice con el 10, dado que se establece que SUTRAN va a fiscalizar a las empresas administradoras de intermediación; por consiguiente, es la misma autoridad la que luego de verificar la comisión de una infracción impone la sanción correspondiente, existiendo una incoherencia entre ambos artículos" (p. 13).
- Décimo primero, indica que *"(...) el artículo 11, se evidencia que cumple con el principio de legalidad y tipicidad en materia sancionadora, de acuerdo al artículo 248 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, ya que la propuesta normativa señala de forma expresa a la autoridad competente que tendrá la potestad reglamentaria para establecer el régimen de infracciones y sanciones"* (p. 13).
- Décimo segundo, también *"(...) recomienda ampliar el plazo previsto, ya que de acuerdo con el marco normativo para aprobación de normas por parte del Poder Ejecutivo, se requiere cumplir con ciertas etapas para la reglamentación: i) una fase de prepublicación de la norma para recibir comentarios de la ciudadanía, ii) la realización de Análisis de Calidad Regulatoria conforme al Decreto Legislativo N° 1310 y 1448 y iii) la evaluación por la Comisión de Coordinación Viceministerial (CCV) debido a que se van a establecer procedimientos para la autorización de las empresas que formaran parte del registro. Asimismo, en cuanto a la Segunda Disposición Complementaria Final, el plazo para implementar el registro debe ser computado luego de la emisión del Reglamento, considerando que la regulación debe preceder a la implementación del registro; ya que en la norma reglamentaria se determinarán los alcances, efectos, requisitos y el procedimiento para el registro"* (p. 14).
- Finalmente, de forma muy importante, indica que *"(...) en la Exposición de Motivos indica que la iniciativa de Ley persigue la creación de un Registro Nacional con el objeto de contar con una base de datos y control de los vehículos en conjunto con la Policía Nacional del Perú, el cual deberá ser financiado y administrado por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones; asimismo,*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) estará a cargo de fiscalizar tanto a los conductores como a los vehículos que forman parte del servicio brindado, sin embargo, no se encuentra sustentada. (...) Asimismo, se verifica que dentro de la exposición de motivos hacen referencia al impacto que conllevará en la legislación nacional este nuevo aporte; sin embargo, no se encuentra el sustento respectivo" (p. 14).

En resumen, la opinión técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es que la fórmula presentada por el proyecto de ley original presenta observaciones en su totalidad, resaltadas también por el Informe N° 1657-2021-MTC/18.01, suscrito por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal; además, de la opinión general indicada por este Ministerio, señalando que el proyecto tiene serias observaciones que deben ser analizadas previamente a su aprobación.

La Comisión coincide con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en que la fórmula legal presentada originariamente por el proyecto de ley no responde a una propuesta viable, ya que ciertos puntos de la misma entran en conflicto con la regulación general del servicio de transporte público; de esta manera, se entiende que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones detecta inconsistencias entre la regulación propuesta –incluso las propias definiciones establecidas en ella– y la normativa vigente del servicio público de taxi. **Queda claro que el servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas NO es servicio de taxi**, conforme se indicó líneas antes en el análisis técnico de la propuesta.

Por otro lado, algunas de las observaciones evidenciadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones son atendibles y se han incluido en la nueva fórmula legislativa que propone el presente documento.

De esta manera, la fórmula legislativa finalmente propuesta, levanta las observaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como cumple con presentar una iniciativa acorde a la economía social de mercado que establece nuestra Constitución, así como respeta la libre iniciativa privada, la libertad de empresa y la protección de los usuarios de transporte especial privado solicitado por aplicativo.

En segundo lugar, el Oficio N° 197-2021-SUNARP/SN, de fecha 30 de diciembre de 2021, suscrito por la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP), que contiene el Informe N° 391-2021-SUNARP-SNR/DTR de la Dirección Técnica Registral.

En términos generales, la opinión de SUNARP es favorable; no obstante, indica que se deben tener en cuenta ciertos aspectos acerca de los registros en general y algunos aspectos relativos a la inscripción de las "empresas administradoras de servicio privado

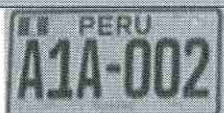
DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
 ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
 SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
 ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
 TECNOLÓGICAS.

de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo" ante SUNARP:

- Primero, *"que su objeto social precise la actividad de intermediación del servicio privado de transporte por aplicativo a realizar; es decir, que las 'personas jurídicas' que van a realizar actividades como empresas de 'taxi por aplicativo' deban precisar su objeto social - al momento de su constitución e inscripción ante la Sunarp-, señalando que tiene por objeto dedicarse a la prestación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas -taxi por aplicativo- a efectos de identificar correctamente las actividades que realizan"* (p. 5).
- Y, segundo, *"el registro específico en el cual deben inscribirse que, entendemos sería el Registro de Sociedades, dada la finalidad lucrativa de dichas empresas, cuya inscripción ante la Sunarp se realizaría de conformidad a Ley N° 26887, Ley General de Sociedades, y su Reglamento, aprobado por la Resolución N° 200-2001-SUNARP-SN"* (p. 5).

Igualmente, indica que *"(...) sería conveniente que en la exposición de motivos del proyecto, en la que se hace una mención general a los beneficios en materia de seguridad jurídica que la nueva norma generaría, incluyan las variables y cuantificación del estimado número de empresas que serían objeto de inscripción en el Registro de Personas Jurídicas de la Sunarp"* (p. 5).

Finalmente, con otra confusión entre taxi y el servicio especial de transporte privado solicitado por aplicativo, *"(...) se recomienda se precise qué tipo de 'placa única nacional de rodaje' deben tener los vehículos para poder efectuar la prestación del 'servicio de taxi por aplicación', considerando que, actualmente, existe una diferenciación entre un 'vehículo particular' y un 'vehículo de taxi' siendo una característica de diferenciación la placa asignada dentro del procedimiento de inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.*

Vehículo con placa particular	Vehículo con placa para la prestación del servicio de transporte en taxi
	

Lo que se puede observar de esta opinión técnica es que la SUNARP no encuentra sentido a una regulación de registro especial de empresas de este sector, diferente al Registro de Sociedades, ya existente y normada por la Ley N° 26887, Ley General de Sociedades, y su Reglamento, aprobado por la Resolución N° 200-2001-SUNARP-SN. En otras palabras, no existe finalidad y propósito claro de crear el registro de las *"empresas administradoras*

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

de servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas - taxi por aplicativo" ante SUNARP.

Igualmente, volvemos a observar la confusión entre el servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas con el servicio de taxi; ambos servicios son completamente diferentes y no funcionan de la misma manera. Sólo el servicio de taxi es aquel que tiene los requisitos especiales, tales como el requisito que hace notar SUNARP acerca de la diferente placa de rodaje.

En el caso del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas, se trata de una modalidad de servicio de transporte que usa un bien ocioso¹¹, pero que sólo se utiliza a nivel usuario, nunca a nivel profesional; de esta forma, no es correcto utilizar la expresión "taxi por aplicativo", ni tampoco podemos equiparar ambos servicios, el uso de vehículo particular para prestar este servicio no justifica ni el cambio de implementos del vehículo respecto a su uso privado y mucho menos el cambio de la placa de rodaje.

El servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas es un servicio dinámico en el cual los prestadores efectivos del servicio de transporte, que es intermediado por la empresa intermediaria, está en total control de este tipo de usuarios (usuario conductor) porque ellos deciden cuando efectivizar la prestación y cuando no hacerlo; por esto, no se justifica la creación de un registro ni implementar cambios a la placa única de rodaje.

De esta forma, si bien la opinión técnica de la SUNARP parece presentarse favorable al proyecto de ley analizado, en realidad presenta dudas que hacen cuestionar estos dos puntos específicos: i) el registro de las empresas intermediarias en el servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas y ii) los requisitos adicionales que se le quisiera exigir a los prestadores del mismo servicio. La Comisión coincide con ambos puntos, corrigiendo la fórmula legal de este proyecto para hacerlo viable.

En tercer lugar, el Oficio N° 00014-2022-PRE/INDECOPI, de fecha 12 de enero de 2022, suscrito por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), contiene el Informe N° 000122-2021-DPC/INDECOPI emitido por la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor y la

¹¹ Un bien cuyo destino no es el uso profesional o empresarial, sino que es un bien particular que se utilizar de forma temporal para eficiencia económica. Como indica MONTERO, "la reducción de los costes de transacción permite igualmente la puesta en el mercado de recursos ociosos adquiridos para el propio consumo. La facilidad en la contratación permite ofertar en el mercado estos recursos. Es el caso, por ejemplo, de la compartición de vehículos, ya sea mediante viajes compartidos, o mediante la cesión de uso del vehículo cuando no está siendo utilizado por el propietario". MONTERO, Juan José – "La regulación de la economía colaborativa". En: AA.VV. - "La regulación de la Economía Colaborativa. Airbnb, BlaBlaCar, Uber y otras plataformas". Valencia: Tirant, 2017, p. 33.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia, en el cual se indica lo siguiente:

Opinión de la Dirección de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor

- Primero, consideran que "(...) el MTC será la entidad competente para emitir opinión respecto a lo establecido en la presente propuesta normativa, más aún cuando del propio articulado y la exposición de motivos se desprende que es la entidad encargada de sancionar el incumplimiento de la presente norma, ya sea en lo referente a los requisitos para establecer cuándo nos encontramos frente a este tipo de empresas, en concordancia con la legislación de transporte terrestre aplicable al caso, así como para la creación del Registro Nacional de las mismas" (p. 4).
- Segundo, indica que "(...) el Proyecto de Ley, en su artículo 9 establece que será el Indecopi, de conformidad a sus competencias y facultades, la entidad que 'establece normas de control y sanciones de la calidad del servicio que prestan las Plataformas Tecnología para el Servicio de Transporte Público'. Sobre este extremo de la propuesta, es necesario que se establezcan ciertas precisiones respecto a lo dispuesto por el mencionado artículo. (...) Siendo ello así, no se desprende del Proyecto de Ley ni de su Exposición de Motivos, el sustento legal que irroque tales competencias al Indecopi, ni la necesidad de establecer un marco normativo relacionado al control y sanción de la calidad de los servicios en cuestión" (pp. 4-6).

Opinión de la Dirección Nacional de Investigación y Promoción de la Libre Competencia

- Primero, consideran que "(...) la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley no presenta un análisis detenido sobre las condiciones de oferta y demanda en el segmento analizado ni sobre el impacto que el registro nacional y las obligaciones complementarias introducidas tendrían sobre el desenvolvimiento de la competencia, tanto entre plataformas de servicios de taxi por aplicativo como entre estas y otras empresas dedicadas a prestar servicios de taxi por otras vías" (f. 22).
- Segundo, indican que "(...) resulta imprescindible que toda propuesta normativa, y en particular aquellas que puedan afectar la innovación en mercados digitales, analice y sustente, detenidamente y en base a información objetiva la problemática observada; su propósito y objeto; así como las alternativas para enfrentar dicha problemática y los efectos esperados de la medida propuesta. (...)" (f. 23).

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

- Tercero, proponen que "(...) se debería reforzar el Análisis Costo-Beneficio (ACB) del Proyecto de Ley, pues en los términos plantados no brinda una adecuada evaluación de los impactos económicos y sociales que la iniciativa legislativa está proponiendo y que generarán efectos permanentes sobre el mercado, requiriéndose un detenido análisis sobre los costos y los beneficios sobre cada uno de los agentes económicos, afectados directa como indirectamente con la propuesta legislativa, los cuales no se limitan solo a los usuarios de los servicios de taxis por aplicativo. Solo un adecuado ACB permitirá evaluar si los impactos de la iniciativa legislativa producen, en el agregado, realmente un beneficio neto a la sociedad" (f. 24).
- Cuarto, con mucha importancia, indican que "(...) debe considerarse que las plataformas digitales, en particular aquellas que se sustentan en economías colaborativas, conectando personas dispuestas a prestar un servicio con personas que lo demandan. Este es el caso de aplicaciones como Uber, Beat o Lyft (servicios de transporte), Airbnb (hospedaje) o TaskRabbit (tareas domésticas), que responden generalmente a la necesidad de cubrir una demanda insatisfecha a través de servicios tradicionales (p.e., taxis «formales», hoteles o servicios técnicos); mejorando por un lado las condiciones de precio, calidad o disponibilidad de tales servicios y, por otro, permitiendo el aprovechamiento de bienes subutilizados por parte de sus titulares (p.e., autos, viviendas, mano de obra). (...) En ese sentido, (...) la introducción de regulación a plataformas digitales como las que son objeto del Proyecto de Ley debe encontrarse acompañada de una detenida evaluación de las razones por las cuales estas existen y son aceptadas de manera masiva por los consumidores en el mercado, así como de los beneficios y riesgos que podrían introducir dichas plataformas; y del impacto o distorsiones que la regulación propuesta puede imponer sobre los distintos actores en el mercado, tomando en consideración los servicios prestados por las plataformas y el dinamismo competitivo que generan" (fs. 25-26).
- Quinto, se concluye que con la fórmula actual "(...) existe el riesgo de que las normas a introducirse impacten negativamente sobre las condiciones de oferta y demanda del sector a regularse (en este caso, el de taxi por aplicativo), lo cual a su vez puede representar una pérdida innovación y de eficiencia social, así como condiciones menos favorables para los consumidores (p.e. mayores precios o menor disponibilidad de vehículos), que no se encuentren justificados por los beneficios que deriven de la propuesta" (f. 27).
- Sexto, indican que "(...) el Proyecto de Ley buscaría trasladar regulación aplicable a los «servicios tradicionales de taxi» a los servicios de taxi por aplicativo, sin explorar las distintas condiciones en que estos operan, ni la forma en que la regulación podría impactar de manera asimétrica o injustificada a las empresas y

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

conductores que operan a través de plataformas. (...) Si bien la DLC saluda el objetivo de proteger la salud y la integridad de los usuarios de los servicios de transporte por aplicativo, a criterio de esta oficina resultaría pertinente que se analicen de manera detenida las características particulares en que se desenvuelve dicho segmento de la oferta, así como las razones que explican su aceptación generalizada en el mercado, para a continuación realizar un adecuado análisis costo-beneficio de la propuesta regulatoria, que permita verificar si, efectivamente, está en capacidad de promover un mayor bienestar a la sociedad en su conjunto. De otro modo, la propuesta podría impactar negativamente sobre las condiciones de oferta y demanda, generando una pérdida de eficiencia social y condiciones menos favorables para los consumidores, especialmente en mercados como el que es objeto de la propuesta, donde mantener los incentivos a la innovación resulta deseable" (fs. 29-30).

La opinión de los órganos del INDECOPI es compartida plenamente por la Comisión de Transportes y Comunicaciones: la fórmula legal originalmente propuesta, así como ciertos fragmentos de la fundamentación del proyecto de ley, no sólo confunden el servicio de taxi tradicional con un servicio específico que recientemente se ha desarrollado a través del uso de geolocalización, Internet y plataformas virtuales: el denominado servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas; sino que los efectos de una regulación incorrecta acerca de este tipo de servicio genera efectos negativos, comprobados: el primer y más devastador efecto sería que las empresas que intermedian este servicio vetarían al Perú como mercado para prestar dicho servicio, como ya ocurrió en otros países¹²; el segundo efecto es que millones de usuarios conductores que encuentran una fuente de ingreso en el uso de un vehículo para este tipo de servicio ser perjudicarían; y, finalmente, la población en general quedaría a merced del pésimo servicio de taxi tradicional que se encuentra actualmente, con mucho mayores riesgos y mucho mayor peligro para conductores y usuarios, ya que hay delitos cometidos tanto por pasajeros (robo de vehículo, robo de partes, daño de propiedad, etc.) como por conductores (robos, violaciones, etc.).

En este sentido, la Comisión ha decidido modificar la fórmula legal presentada en este documento para hacerlo viable, tomando en consideración la verdadera naturaleza del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas y, además, creando una regulación racional que no afectará a ningún agente en el mercado de transporte de personas.

¹² Fuentes:

<https://www.portafolio.co/negocios/empresas/adios-colombia-uber-se-despidio-del-pais-con-este-ultimo-mensaje-537668>;
<https://sofiaglobe.com/2015/10/06/uber-suspends-services-in-bulgaria/>;
<https://www.reuters.com/article/us-uber-hungary-exit-idUSKCN0ZT0RS>;
<https://taxi-news.co.uk/uber-banned-turkey/>

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

En cuarto lugar, el Oficio N° D000202-2021-SUTRAN-SP, de fecha 17 de diciembre de 2021, suscrito por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), contiene el Informe N° D000137-2021-SUTRAN-GEN, de la Gerencia de Estudios y Normas, y el Informe N° D000417-2021-SUTRAN-OAJ de la Oficina de Asesoría Jurídica, en los cuales se concluye lo siguiente:

Opinión de la Gerencia de Estudios y Normas de SUTRAN

"Particularmente, respecto de la fiscalización de empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas – taxi por aplicativo por parte de SUTRAN, se emite opinión desfavorable respecto de esta competencia que se pretende atribuir a la entidad, considerando: i) la SUTRAN es la autoridad competente de fiscalizar el servicio de transporte de ámbito nacional e internacional así como de entidades complementarias, ii) las citadas plataformas tecnológicas brindarán servicios de taxi, servicio que está clasificado como un servicio de ámbito provincial, cuya fiscalización recae en los gobiernos locales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao, iii) las citadas plataformas tecnológicas no constituyen servicios complementarios al no ser un servicio esencial para el transporte y tránsito terrestre, iv) las sanciones a las plataformas informáticas pueden contravenir el principio de neutralidad de red establecido en la Ley de promoción de la Banda Ancha y construcción de la Red Dorsal Nacional de Fibra Óptica, por lo que requiere opinión obligatoria de OSIPTEL, v) la SUTRAN no cuenta con recursos para el financiamiento de la fiscalización de aplicativos digitales móviles o web que interconectan servicios de taxi, por lo que el proyecto de Ley implicaría una iniciativa de gasto, lo cual vulneraría lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú y en el numeral 2 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, que restringe las iniciativas que creen y/o aumenten el gasto público" (p. 9).

Opinión de la Oficina de Asesoría Jurídica de SUTRAN

"La SUTRAN, de acuerdo a su Ley de creación, no es competente para fiscalizar a las empresas administradoras de intermediación del servicio de transporte especial (taxi por aplicativo), en la medida que dichas empresas, conforme al Proyecto de Ley, brindan un servicio de intermediación que facilita la contratación del servicio de taxi. En relación al servicio de taxi, por tratarse de un servicio especial de ámbito provincial corresponde su fiscalización a las Municipalidades Provinciales y a la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao" (p. 15).

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

En este caso, concordamos con la opinión técnica emitida por los órganos de SUTRAN; en realidad, la fiscalización de los servicios de taxi corresponde al ámbito provincial, siendo las Municipalidades Provinciales y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao las encargadas de supervisar y fiscalizar.

No obstante, nuevamente, la emisión de dicha opinión, conlleva la confusión entre el servicio de taxi tradicional y el nuevo servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas; el cual, reiteramos, no es servicio de taxi, no es servicio público, no es equiparable al servicio tradicional regulado denominado "taxi".

Por este motivo, la nueva fórmula propuesta por el presente documento cumple con asignar la facultad de supervisar y fiscalizar los requisitos estrictamente nuevos sobre este servicio, sin equipararlo al servicio de taxi, a SUTRAN de forma concordada con el ordenamiento jurídico, respetando el principio de legalidad; igualmente, se puede reglamentar esta nueva norma generando las adecuaciones necesarias para que los órganos existentes en la SUTRAN realicen esta fiscalización sin generar ningún gasto, al contrario de la conclusión presentada en la opinión técnica enviada a esta Comisión.

Finalmente, la Carta N° 34-2022/GG/COMEXPERU, de fecha 17 de enero de 2022, suscrita por la Sociedad de Comercio Exterior del Perú (COMEXPERÚ) señala estar en desacuerdo con el proyecto de ley evaluado en el presente documento, de manera general, expresan su "(...) *más profunda preocupación sobre los efectos negativos que una eventual aprobación del Proyecto puede traer sobre uno de los sectores más dinámicos de la economía, como el de la llamada economía colaborativa, que ha tenido un significativo crecimiento en nuestro país en los últimos años, y que ha traído beneficios y soluciones a problemas de orden público, particularmente en el sector de transporte*" (p. 1).

Entre los puntos de crítica encontramos los siguientes:

- Primero, expresan que "(...) *una regulación inadecuada podría generar el encarecimiento desproporcionado de las operaciones y, por ende, un desincentivo del uso de las plataformas digitales, lo cual genera un mayor perjuicio para la sociedad, precisamente en un contexto donde se requieren nuevas alternativas de generación de ingresos y movilidad accesible y eficiente para todos*" (p. 3).
- Segundo, indican que hubo antecedentes legislativos importantes observados debido a que

"(i) No se debería equiparar el servicio de transporte intermediado por las plataformas tecnológicas, del servicio de taxi tradicional.

(ii) Algunas definiciones propuestas podrían limitar servicios disponibles, en perjuicio de los consumidores.

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

(iii) *La regulación debía ser flexible como para permitir la competencia e innovación que genera la economía colaborativa.*" (p. 3)

- Tercero, establecen que una serie de riesgos que presentaría la propuesta normativa en su versión originaria, tales como: i) generar imprecisión de los conceptos recogidos en el proyecto original, ii) establecer barreras burocráticas con el registro con tantas entidades a cargo del mismo, iii) vulnerar la legislación sobre confidencialidad y protección de datos, iv) dar equivocadamente atribución de supervisión y fiscalización a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), v) exceder la atribución de responsabilidad objetiva a una actividad que no es controlada por las empresas intermediarias y vi) establecer plazos de reglamentación muy cortos.

De igual manera, la Comisión concuerda con la opinión técnica emitida por COMEXPERÚ, ya que estos puntos reflejan algunos defectos evidentes que han sido adecuados en la nueva fórmula legal que presenta este documento.

Las opiniones recibidas presentan puntos rescatables que han permitido modificar la fórmula legislativa, generando la posibilidad de implementar en la propuesta mejoras en torno a la propuesta legislativa presentada originalmente.

IV.5 Análisis costo beneficio

El presente documento permite analizar los costos y beneficios que conllevaría la aprobación de la iniciativa de ley contenida en el mismo; en este sentido, se identifican los siguientes:

Actores	Beneficios	Costos
Población	• Se contará con un registro de las empresas que prestan servicio privado de transporte especial a través de plataformas digitales, ello generará mayor seguridad en los usuarios. • Se dispondrá de información acerca de las empresas, como de sus colaboradores, en pro de la transparencia de sus actividades,	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

	ello brindará seguridad en los usuarios y garantizará sus derechos. • Todo usuario de este tipo de empresas gozará de información importante acerca del conductor, el vehículo, la tarifa, la ruta en la que se desplazará el conductor, calificación y evaluación del servicio del conductor, términos y condiciones del servicio y mecanismo de alerta en caso de emergencia. • Se establecerá el marco regulatorio en el cual se conocerán las reglas sobre la prestación de servicio de intermediación generando mayor seguridad y predictibilidad para usuarios y conductores. • Se instaurará claridad en las reglas de responsabilidad sobre la prestación de servicio de la empresa intermediaria.	
Empresas	• Las empresas que intermedian el servicio privado de transporte especial a través de plataformas digitales representarán y trasladarán mayor seguridad para sus usuarios, tanto conductores como pasajeros. • Se respetarán valores constitucionales como la libre iniciativa privada, la libertad de empresa y la protección al consumidor. • Se ratificará y no limitará el uso de las innovaciones tecnológicas en el	

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.

	desarrollo de las empresas, sin descuidar la protección de los consumidores. Las empresas revelarán el compromiso con el Perú de trabajar de la mano con las autoridades en favor de una nueva forma de transporte más segura.	
Estado	- Se generará mejor fiscalización a las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas. - Se garantizará, en cumplimiento de los valores constitucionales, que aquellos que cuentan con un recurso ocioso obtengan una forma de obtener ingresos económicos para su propio sustento y el de su familia. - Se dará cumplimiento a la libertad de información, valor establecido en el inciso 4 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, así como en las disposiciones de la Ley N° 29571, Código de Protección y Consumidor.	

IV.6 Vinculación con la Agenda Legislativa y las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional

En vista de que el proyecto de ley presentado no cuenta con ninguna referencia a la Agenda Legislativa ni a las Políticas del Estado del Acuerdo Nacional, la Comisión observa por conveniente indicar que la presente propuesta se encuentra relacionada con las siguientes:

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

- **Política de Estado N° 1.** Fortalecimiento del régimen democrático y del Estado de derecho.
- **Política de Estado N° 5.** Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.
- **Política de Estado N° 18.** Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica.
- **Política de Estado N° 20.** Desarrollo de la ciencia y la tecnología.
- **Política de Estado N° 35:** Sociedad de la Información y sociedad del conocimiento.

V. CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACION** del Proyecto de Ley 842/2021-CR, con el siguiente.

TEXTO SUSTITUTORIO

LEY DE LAS EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

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 y 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 2. Empresa administradora de plataformas de intermediación del servicio privado de transporte especial

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

- 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. 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 Telecomunicaciones, 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 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 instaure 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 Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio de Transporte Especial a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones está disponible por Internet en línea para el Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia y el Instituto Nacional

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual
(INDECOPI).

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 plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especiales es de competencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y de la Secretaría de Gobierno y Transformación Digital, conforme al marco de sus competencias y funciones fijadas mediante ley.

Artículo 5. Responsabilidad de las empresas administradoras de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas

Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial 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 6. Información mínima en la plataforma tecnológica o aplicación

Las empresas administradoras de plataformas tecnológicas de intermediación del servicio privado de transporte especial 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 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 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).

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

- b) Identificación del vehículo (placa, modelo, año y color).
- c) Contar con seguro vehicular vigente (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 Transporte y Comunicaciones.
- g) Otros que determine el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el reglamento de la presente ley.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones deberá reglamentar la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario contados desde su publicación. En dicho reglamento se establecerán las demás características a considerar para la prestación del servicio de administración de intermediación del servicio privado de transporte especial a través de plataformas tecnológicas.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Dejar 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 029-2022/ATU-PE

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 029-2022/ATU-PE.

Salvo mejor parecer,
Dese cuenta.
Sala de Comisión.

Lima, 13 de mayo de 2022.

MIEMBROS TITULARES

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
 "Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
 ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
 SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
 ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
 TECNOLÓGICAS.



Firmado digitalmente por:
 ARAGÓN CARREÑO Luis Ángel
 FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/05/2022 12:48:02-0500



1. SOTO REYES ALEJANDRO
 Presidente
 (Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
 SOTO REYES Alejandro FAU
 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/05/2022 16:38:41-0500



2. ELERA GARCÍA, WILMAR ALBERTO
 Vicepresidente
 (Somos Perú-Partido Morado)



3. ARAGÓN CARREÑO, LUIS ÁNGEL
 Secretario
 (Acción Popular)



Firmado digitalmente por:
 ARAGÓN CARREÑO Luis Ángel
 FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 18/05/2022 12:47:38-0500



4. AMURUZ DULANTO, JESSICA ROSSELLI
 (Avanza País-Partido de Integración Social)



Firmado digitalmente por:
 HERRERA MEDINA Noelia
 Rossvith FAU 20161740126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 19/05/2022 19:07:49-0500



5. HERRERA MEDINA, NOELIA ROSSVITH
 (Renovación Popular)

CON OBSERVACIONES _____



6. JIMÉNEZ HEREDIA, DAVID JULIO
 (Fuerza Popular)



7. MEDINA MINAYA, ESDRAS RICARDO
 (Renovación Popular)



8. MONTALVO CUBAS, SEGUNDO TORIBIO
 (Perú Libre)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
 "Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
 842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
 ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
 SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
 ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
 TECNOLÓGICAS.



9. OBANDO MORGAN, AURISTELA ANA
 (Fuerza Popular)



Firmado digitalmente por:
 PAREDES CASTRO Francis
 Jhasmina-FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 30/05/2022 11:22:38-0500



10. OLIVOS MARTÍNEZ, LESLIE VIVIAN
 (Fuerza Popular)



11. PAREDES CASTRO, FRANCIS JHASHMINA
 (Perú Libre)



12. PAREDES PIQUÉ, SUSEL ANA MARÍA
 (Somos Perú-Partido Morado)
 (Cupo cedido por Juntos por el Perú)



Firmado digitalmente por:
 PARIONA SINCHE Alfredo
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 23/05/2022 17:52:57-0500



13. PARIONA SINCHE, ALFREDO
 (Perú Libre)



14. QUISPE MAMANI, WILSON RUSBEL
 (Perú Libre)



15. SOTO PALACIOS, WILSON
 (Acción Popular)



16. TELLO MONTES, NIVARDO EDGAR
 (Perú Libre)



17. TRIGOZO REÁTEGUI, CHERYL
 (Alianza para el Progreso)



Firmado digitalmente por:
 TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl
 FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 26/05/2022 14:39:25-0500



Firmado digitalmente por:
 SOTO PALACIOS Wilson FAU
 20181749126 soft
 Motivo: En señal de
 conformidad
 Fecha: 26/05/2022 17:50:04-0500



Firmado digitalmente por:
 TELLO MONTES Nivardo
 Edgar FAU 20181749126 soft
 Motivo: Soy el autor del
 documento
 Fecha: 26/05/2022 13:29:27-0500

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.

MIEMBROS ACCESITARIOS



1. ALEGRÍA GARCÍA, LUIS ARTURO
(Fuerza Popular)



2. ALVA ROJAS, CARLOS ENRIQUE
(Acción Popular)



3. BARBARÁN REYES, ROSANGELLA ANDREA
(Fuerza Popular)



4. CASTILLO RIVAS, EDUARDO ENRIQUE
(Fuerza Popular)



5. CORDERO JON TAY, MARÍA DEL PILAR
(Fuerza Popular)



6. CUETO ASERVI, JOSÉ ERNESTO
(Renovación Popular)



7. CUTIPA CCAMA, VÍCTOR RAÚL
(Perú Libre)



8. DÍAZ MONAGO, FREDDY RONALD
(Alianza para el Progreso)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.



9. ESPINOZA VARGAS, JHAEC DARWIN
(Acción Popular)



10. FLORES ANCACHI, JORGE LUIS
(Acción Popular)



11. GUERRA GARCÍA CAMPOS, HERNANDO
(Fuerza Popular)



12. GUTIÉRREZ TICONA, PAUL SILVIO
(Perú Libre)



13. LÓPEZ UREÑA, ILICH FREDY
(Acción Popular)



14. MORI CELIS, JUAN CARLOS
(Acción Popular)



15. REVILLA VILLANUEVA, CÉSAR MANUEL
(Fuerza Popular)



16. SALHUANA CAVIDES, EDUARDO
(Alianza para el Progreso)



17. YARROW LUMBRERAS, NORMA MARTINA
(Avanza País-Partido de Integración Social)

DICTAMEN RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY
842/2021-CR, QUE REGULA LAS EMPRESAS
ADMINISTRADORAS DE INTERMEDIACIÓN DEL
SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE
ESPECIAL A TRAVÉS DE PLATAFORMAS
TECNOLÓGICAS.



18. ZETA CHUNGA, CRUZ MARÍA
(Fuerza Popular)

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Período Ordinario de Sesiones 2021 – 2022

ACTA DE LA DÉCIMA OCTAVA SESIÓN ORDINARIA SEMIPRESENCIAL, REALIZADA EN LA SALA BOLOGNESI Y A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DE MICROSOFT TEAMS

Lima, 27 de abril de 2022

En Lima, en la Sala Francisco Bolognesi de Palacio Legislativo y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez y seis horas con veinticinco minutos del día, miércoles 27 de abril del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la décimo octava sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Aragón Carreño, Luis Ángel; Amuruz Dulanto, Rosselli; Herrera Medina, Noelia; Medina Minaya, Esdras Ricardo; Montalvo Cubas, Segundo Toribio; Obando Morgan, Auristela Ana; Soto Palacios, Wilson; Tello Montes, Edgar y Trigozo Reátegui, Cheryl.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué Sussel; Pariona Sinche, Alfredo y Quispe Mamani, Wilson.

También, estuvo presente el congresista **Wong Pujada, Enrique**.

APROBACIÓN DEL ACTA

El **señor presidente**, puso en consideración de los señores congresistas miembros de la comisión el Acta de la décimo séptima sesión ordinaria virtual de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para el periodo legislativo 2021 - 2022, celebrada el día 06 de abril de 2022.

Habiéndose aprobado por UNANIMIDAD.

SECCIÓN DESPACHO

PROYECTOS DE LEY INGRESADOS A LA COMISIÓN

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 1581, 1589, 1602, 1603, 1605, 1631, 1637, 1672, 1694, 1706, 1718 y 1721 cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

Pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde 05 al 26 de abril del presente año.

INFORMES

Informe del señor presidente

La presidencia informó, que la próxima semana, se llevará a cabo, la **Tercera Audiencia Descentralizada** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el día 6 de mayo del presente año a partir de las 8 y 30 minutos en el Salón Consistorial de la Municipalidad Provincial de Trujillo, departamento de La Libertad.

Están invitados todos los miembros de la comisión a participar en esta audiencia descentralizada, cuyo tema será: **"Retos y oportunidades para el sector Transportes y Comunicaciones en la Región La Libertad."**

Informes de los congresistas

1. Del Congresista **Soto Palacios**, para hacer de conocimiento que el Poder Ejecutivo, viene atacando al Poder Legislativo e informar que el Congreso, sí está, dictaminando todos los proyectos presentados por el Poder Ejecutivo.
2. De la Congresista **Herrera Medina**, mencionó que es oportuno indicar que el Congreso está trabajando y que el Poder Ejecutivo, envía un proyecto para una Asamblea Constituyente, que no es urgente, y está atacando constantemente al Congreso. Y que se inste al Poder Ejecutivo para que se ponga de una vez a trabajar por el Perú.
3. De la Congresista **Obando Morgan**, para informar qué, como parte de sus actividades, en la semana de representación, realizó una visita al proyecto de ampliación del aeropuerto Internacional Jorge Chávez, durante dicha visita, tomó conocimiento que la segunda pista de aterrizaje y la nueva torre de control, estarán listas en julio de este año, y serán entregadas por el concesionario Lima Airport Partners a Corpac a fin de que la implemente y equipe como corresponde para poder iniciar sus operaciones en enero del 2025, y tiene información que Corpac, aún no ha adquirido los equipos y sistemas necesarios para que esa torre de control pueda estar operativa y permitir que la segunda pista entre en funcionamiento, de tal forma solicitó qué, se invite al señor **Jorge Perlacios**, presidente de CORPAC, para que informe a la comisión, sobre la adquisición de los equipos y sistemas que implementará para el funcionamiento de dicha Torre y también las medidas que viene asumiendo en la paralización de los controladores aéreos. Solicito, además, se coordine una visita a las instalaciones del aeropuerto para los miembros de la comisión. Cuya invitación está pendiente desde setiembre del año 2021.

ORDEN DEL DIA

Como primer punto del Orden del Día, se tuvo la invitación al señor **Víctor Raúl Alejos Sihuas**, viceministro de Transportes, quien hizo una presentación y dejó en el uso de la palabra al señor **Lenin Checco Chauca**, director general de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte, el que pasó a exponer acerca de los dos proyectos presentados por el Poder Ejecutivo.

E primer **Proyecto de Ley 1706/2021-PE**, Ley de amnistía en el Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias del Covid – 19, y el segundo **Proyecto de Ley 1672/2021-PE**, por el que se propone modificar la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, a fin de regular la emisión de normas complementarias a los reglamentos nacionales.

Participaron en el debate:

- El señor presidente de la comisión, congresista **Alejandro Soto Reyes**;
- La congresista **Noelia Herrera Medina**.
- El congresista **Wilson Soto Palacios**.

El señor presidente, agradeció a los invitados, e indicó que podían abandonar la sala de sesiones en el momento que lo consideraran oportuno.

A continuación, se tuvo el debate del dictamen recaído en el Proyecto de Ley, **468/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA RED VECINAL EMP. CU-1121 (TARAY-MACAY-UCHUY QOSQO-CHIMPACALCA-HUANDAR GRANDE-HUYCHO), EMP. CU-1125 (QUENCO-SIHUA-QUILLHUAY- MACAY), EMP. CU-1131 (LIM-PROVINCIAL-QUENCO) EN LOS DISTRITOS DE TARAY, COYA, LAMAY Y CALCA, PROVINCIA DE CALCA, DEPARTAMENTO DE CUSCO.**

El señor presidente indicó que la ciudad de Cusco, con una naturaleza territorial limitante respecto al acceso a las diferentes localidades vecinas, y para integrarlas se requiere ejecutar carreteras, puentes o caminos vecinales, de tal manera que el mejoramiento y ampliación de la red vecinal materia del proyecto se convierta en un canal eficaz de comunicación y desarrollo que no solo facilitará el tránsito, sino que sirva como motor de desarrollo y mejor calidad de vida.

Actualmente, la financiación de proyectos de inversión pública relacionados a accesos viales, no cuentan con presupuesto por tratarse de obras que requieren inversiones millonarias y, por ello, muchos de dichos proyectos no son considerados en el presupuesto público para determinado año fiscal; por ello es necesario proponer la declaratoria de interés nacional para su ejecución, considerando los esfuerzos que realizan las municipalidades y mancomunidades municipales para proponer proyectos de inversión pública como el que ahora abordamos.¹

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera necesaria la intervención del Poder Legislativo, mediante la aprobación de una ley, que declare de necesidad pública y de preferente interés nacional el mejoramiento y ampliación de la red vecinal EMP.CU-1121 (Taray-Macay-Uchuy Qosqo-Chimpacalca-Huandar Grande- Huycho), EMP.CU-1125 (Quenco-Sihua-Quillhuay-Macay), EMP.CU-1131 (Lim provincial -Quenco) en los distritos de Taray, Coya, Lamay y Calca, de la provincia de Calca, departamento de Cusco.

¹ Proyecto de Ley 468/2021-CR

...Finalizado el debate, se procedió a votar.

El señor secretario técnico, llamó a votación a los señores miembros de la comisión, al constatar que no había quórum, el señor presidente de la comisión, procedió a suspender la sesión, siendo las diez y ocho horas con treinta y cinco minutos.

Siendo las dieciocho horas con treinta y cinco minutos, se suspendió la sesión por falta de quórum.

Continuación de la 18 sesión ordinaria semipresencial

En Lima, en la Sala 6 del Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre y en la plataforma virtual Microsoft Teams del Congreso de la República, siendo las diez horas con veinte minutos del día, viernes 13 de mayo del año dos mil veinte y dos, se dio inicio, a la continuación de la décimo octava sesión ordinaria semipresencial, bajo la presidencia del congresista **Soto Reyes, Alejandro**, contando con el quórum reglamentario de los **congresistas titulares**: Aragón Carreño, Luis Ángel; Herrera Medina, Noelia; Jiménez Heredia, David; Medina Minaya, Esdras Ricardo; Obando Morgan, Auristela Ana; Paredes Castro, Francis; Paredes Piqué, Sussel; Pariona Sinche, Alfredo; Soto Palacios, Wilson; Tello Montes, Edgar y Trigozo Reátegui, Cheryl.

Con licencia, los congresistas: Olivos Martínez, Leslie Vivian; Amuruz Dulanto, Rosselli.

El señor presidente, informó que han ingresado a la comisión los Proyectos de Ley: 1771, 1772, 1773, 1794, 1795, 1838, 1846, 1857, 1869, 1874 y 1898, cuya sumilla figura en la agenda que se ha enviado oportunamente a cada uno de los integrantes de esta comisión, para su conocimiento, vía correo electrónico.

El señor presidente indicó que pasen, los referidos proyectos a la secretaría de la comisión para que sigan su trámite correspondiente.

Asimismo, indicó que se han remitido vía correo electrónico a los despachos de cada integrante de esta comisión, **para su conocimiento** la relación de documentos

ingresados y remitidos a la Comisión de Transportes y Comunicaciones, desde el 26 de abril al 6 de mayo del presente año.

INFORMES

Informe del señor presidente

El señor presidente informó que, se ha recibido el Oficio 1248-2021-2022-ADP-D/CR de fecha 06 de mayo de 2022, firmado por el señor **Hugo Rovira Zagal**, Oficial Mayor del Congreso, comunicando que, por encargo de la señora presidenta del Congreso de la República, el Pleno del Congreso, en su sesión presencial realizada el 5 de mayo de 2022, con dispensa del trámite de sanción del acta, aprobó la siguiente modificación en la conformación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones:

- Sale como accesitario el congresista **Luis Raúl Picón Quedo**, a propuesta del grupo parlamentario Alianza Para el Progreso.

A quien, agradeció su participación en esta comisión.

También, informó que, la **Tercera Audiencia Pública Descentralizada** de la Comisión de Transportes y Comunicaciones programada para el día 6 de mayo del presente año en la ciudad de Oxapampa, Cerro de Pasco fue suspendida por la ausencia del señor ministro de Transportes y Comunicaciones.

Finalmente, informó que, debido a que se ha dispuesto plenos los días miércoles, se sugiere cambiar el día y hora de las sesiones de la comisión a los días viernes a las 10 de la mañana.

Informes de los Congresistas

La señora congresista **Francis Paredes Castro**, realizó los siguientes pedidos:

1. Informó que el caserío de Nueva Islandia no cuenta con un puente, y solicitó que Provías Descentralizado, se apersona al referido distrito de Ucayali a fin de dar atención a las necesidades, igual que al distrito de Bolognesi en Ucayali.
2. También solicitó se oficie al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que informe el estado actual sobre la Red Dorsal en la Amazonía.

El señor presidente indicó que se envíen los pedidos por escrito y de este modo se atenderán los pedidos realizados.

A continuación, se dio cuenta del Orden del Día.

ORDEN DEL DÍA

Como primer punto de esta sesión, pondremos a debate el predictamen, recaído en el Proyecto de Ley: **468/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL EL MEJORAMIENTO Y AMPLIACIÓN DE LA RED VECINAL EMP. CU-1121 (TARAY-MACAY-UCHUY QOSQO-CHIMPACALCA-HUANDAR GRANDE-HUYCHO), EMP. CU-1125 (QUENCO-| 8SIHUA-QUILLHUAY- MACAY), EMP. CU-1131 (LIM-PROVINCIAL-QUENCO) EN LOS DISTRITOS DE TARAY, COYA, LAMAY Y CALCA, PROVINCIA DE CALCA, DEPARTAMENTO DE CUSCO.**

La ciudad de Cusco, con una naturaleza territorial limitante respecto al acceso a las diferentes localidades vecinas, y para integrarlas se requiere ejecutar carreteras, puentes o caminos vecinales, de tal manera que el mejoramiento y ampliación de la red vecinal materia del proyecto se convierta en un canal eficaz de comunicación y desarrollo que no solo facilitará el tránsito, sino que sirva como motor de desarrollo y mejor calidad de vida.

Actualmente, la financiación de proyectos de inversión pública relacionados a accesos viales, no cuentan con presupuesto por tratarse de obras que requieren inversiones millonarias y, por ello, muchos de dichos proyectos no son considerados en el presupuesto público para determinado año fiscal; por ello es necesario proponer la declaratoria de interés nacional para su ejecución, considerando los esfuerzos que

realizan las municipalidades y mancomunidades municipales para proponer proyectos de inversión pública como el que ahora abordamos.²

Por estas consideraciones, la Comisión de Transportes y Comunicaciones considera necesaria la intervención del Poder Legislativo, mediante la aprobación de una ley, que declare de necesidad pública y de preferente interés nacional el mejoramiento y ampliación de la red vecinal EMP.CU-1121 (Taray-Macay-Uchuy Qosqo-Chimpacalca-Huandar Grande– Huycho), EMP.CU-1125 (Quenco-Sihua-Quillhuay-Macay), EMP.CU-1131 (Lim provincial -Quenco) en los distritos de Taray, Coya, Lamay y Calca, de la provincia de Calca, departamento de Cusco.

Este predictamen, viene con las opiniones favorables del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio del Ambiente y del Gobierno Regional del Cusco, además, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Es por esta razón, que es necesario aprobar el presente dictamen que lleva el número 468/2021-CR, el que pongo a su consideración para debate.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **468/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **468/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

El siguiente punto en la agenda fue, el debate del predictamen, recaído en el Proyecto de Ley: **527/2021-CR, LEY QUE DISPONE LA PROMOCIÓN DE LA MASIFICACIÓN DE INSTALACIÓN DEL SERVICIO DE INTERNET EN LAS LOCALIDADES DE LORETO.**

² Proyecto de Ley 468/2021-CR

El señor presidente dijo que: a pesar de existir una serie de dispositivos legales que permiten la promoción y el desarrollo de la infraestructura de telecomunicaciones para mejorar las condiciones de conectividad, no se ha logrado que las poblaciones de la Amazonía tengan el goce del derecho de acceso al servicio de internet en condiciones de calidad.

El objetivo del presente predictamen es promover la masificación de instalación del servicio de acceso a Internet en las localidades de Loreto, redistribuyendo partidas presupuestales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para enfocarse en la realización de obras destinadas a que se habilite el servicio de acceso a Internet en Loreto. Adicionalmente, se establece la obligación de que el Programa Nacional de Telecomunicaciones (PRONATEL) ejecute obras para implementar el servicio de acceso a Internet en dicha región y, finalmente, se indica que la supervisión estará a cargo del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones (OSIPTel).

Es por esta razón, que pongo a su consideración, para debate el predictamen recaído en el proyecto de ley 527/2021-CR, que viene acompañado de las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del Ministerio de Inclusión Social, del Ministerio de Educación, del Organismo Supervisor de Inversión Privada en Telecomunicaciones – OSIPTel, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – Indecopi y del Gobierno Regional de Loreto. Finalmente, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **527/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **527/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

A continuación, se puso a debate el predictamen **842/2021-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 objeto del presente predictamen, indicó el señor presidente, 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 y la seguridad de los usuarios, así como promover la mejora y calidad del servicio. 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.

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 de la PCM.

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.

Y se crea el Registro Nacional, para incluir a todas las entidades que operen, administren o proporcionen plataformas tecnológicas para interactuar en el servicio de transporte privado, sean empresas tecnológicas localizadas en el Perú o empresas extranjeras que presten sus servicios en el territorio nacional.

El presente predictamen, 842/2021-CR, trae las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos – SUNARP, del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI, de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, y de la Sociedad de Comercio Exterior – COMEXPERÚ. Además, ha sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Participo en el debate el congresista **Alfredo Pariona Sinche**.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **842/2021-CR**.

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina (con observaciones), Paredes Castro, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. Se abstuvo la congresista Obando Morgan. No hubo votos en contra.

En consecuencia, la propuesta **842/2021-CR**, fue aprobada por **mayoría**.

Finalmente, el señor presidente, puso en debate el dictamen recaído en el Proyecto de Ley **861/2021-CR, LEY QUE DECLARA DE NECESIDAD PÚBLICA Y PRIORITARIO INTERÉS NACIONAL, LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO DEL CENTRO DEL PERÚ**.

En el ámbito logístico, existen diversos tecnicismos, como plataformas, logísticas, plantas intermodales y puertos secos. Estos comprenden zonas de trabajo y almacenamiento con una creciente importancia por su cooperación con puertos. Específicamente los puertos secos son una zona primaria aduanera, que funcionan como pulmones, oxigenando las arterias de los principales puertos, donde el tráfico es caudaloso.³ Su objetivo principal, es liberar los puertos marítimos del creciente volumen de actividad que motiva en muchos casos tanto en aumento de los costes, como un freno de la propia actividad por la falta de espacios e infraestructuras.

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo – UNCTAD un puerto seco es una instalación interior de uso común con carácter de autoridad pública, provista de instalaciones fijas que ofrecen servicios para el manejo y

³ <https://apam-peru.com/web/puertos-secos-el-salto-necesario-hacia-una-logistica-mas-federal-inclusiva-y-eficiente/>

almacenamiento temporal de cualquier medio de transporte. Asimismo, una definición más técnica, indica que un puerto seco es una terminal interna conectada a uno o varios puertos marítimos por un sistema de transporte intermodal.⁴

Algunas operaciones realizadas tradicionalmente en el puerto marítimo, en este caso, El Callao pueden ejecutarse en otro lugar. Ejemplos de estas operaciones son: recepción, almacenamiento temporal, despacho aduanero, inspección, clasificación y consolidación de contenedores, compilación de trenes de carga y trasbordo a camiones. Así, el trasbordo de contenedores en el puerto marítimo se puede acelerar y el espacio dedicado al almacenaje y manipulación de los contenedores se puede reducir trasladando estas operaciones a un espacio en el interior, lejos del puerto marítimo y la costa.

El presente predictamen, describe que la distribución puede ganar en eficiencia al establecer una conexión entre el puerto seco y el puerto marítimo a través de un tren de alta capacidad, con menor costo de transporte por unidad, que enviando los contenedores uno a uno por camión, que es la penosa realidad de hoy. Los contenedores, tanto en la recogida como en la distribución final, se transportan por carretera, con el transbordo en el puerto seco.

Con el aumento del volumen y transacciones de comercio exterior, se requiere de mayor espacio y personal para el debido procesamiento de las cargas. En esa línea, las instalaciones surgen de dicha necesidad de disminuir la congestión de los puertos marítimos.

Por esta razón, ponemos a su consideración el predictamen recaído en el Proyecto de Ley 861/2021-CR, que viene con opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Municipalidad Metropolitana de Lima, y habiendo sido revisado por la Oficina de Técnica Legislativa del Congreso.

Participó en el debate la congresista **Paredes Piqué, Sussel**.

...Finalizado el debate se procedió a votar...

Los congresistas emitirán su voto

Señor, Secretario Técnico, sírvase llamar a los señores congresistas para efectuar su voto, en el predictamen que lleva el número **861/2021-CR**.

⁴ <https://economipedia.com/definiciones/puerto-seco.html>

(Pasa lista el secretario técnico)

Votaron a favor los siguientes congresistas: Soto Reyes, Aragón Carreño, Herrera Medina, Jiménez Heredia, Medina Minaya, Obando Morgan, Paredes Castro, Paredes Piqué, Pariona Sinche, Soto Palacios, Tello Montes y Trigozo Reátegui. No hubo votos en contra, ni abstenciones.

En consecuencia, la propuesta **861/2021-CR**, fue aprobada por **unanimidad**.

CIERRE DE LA SESIÓN

No habiendo más puntos por tratar en la presente sesión, se **solicitó la dispensa de la aprobación** del acta, para tramitar los acuerdos adoptados en la presente sesión.

La que fue aprobada por unanimidad.

Siendo las once horas con diez minutos, se levantó la sesión.

Se deja constancia que la transcripción y la versión del audio/video de la plataforma virtual del Congreso de la República, forman parte de la presente Acta.



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/05/2022 14:37:38-0500

ALEJANDO SOTO REYES
Presidente



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 30/05/2022 14:08:16-0500

LUIS ÁNGEL ARAGÓN CARREÑO
Secretario